

Estructura de un Informe de averías ¿Qué ocurre cuando la mercancía llega a puerto dañada?

Trabajo Final de Grado



Facultad de Náutica de Barcelona
Universidad Politécnica de Cataluña

Trabajo realizado por:
Marc Pérez Checa

Dirigido por:
Javier de Balle de Dou

Grado en Tecnologías Marinas

Barcelona, junio de 2018

Departamento de Ciencia e Ingeniería Náuticas



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH
Facultat de Nàutica de Barcelona

Resumen

En este proyecto se ha realizado un extenso análisis de las actuaciones llevadas a cabo cuando se produce un siniestro hoy en día, independientemente de quién sea el causante de éstos, centrándonos especialmente en aquellos en los que el transporte marítimo se ve implicado.

El principal objetivo de este proyecto es mostrar las diligencias pertinentes a efectuar, por parte de un comisario de averías a fin de facilitar a las compañías de seguros las posibles causas por las cuales se ha producido un siniestro. Además de lo mencionado anteriormente, cabe destacar que existen cinco cuestiones básicas las cuales deben ser adecuadamente contestadas, como sigue:

1. ¿Qué ha pasado?
2. ¿Cómo ha pasado?
3. ¿Por qué ha pasado?
4. ¿Dónde ha pasado?
5. ¿Cuál es la extensión de los daños?

Con el fin de poder contestar a dichas preguntas, se realizan inspecciones en los lugares de los hechos, así como, de la mercancía afectada. No obstante, existen una serie de casos los cuales no requieren inspección y estos serán expuestos en su correspondiente apartado.

Se trata de analizar, a la fecha concebida en función de la naturaleza del siniestro, el estado de la mercancía, prosiguiendo al análisis de los daños y finalizando con una conclusión en función de la tipología y particularidad de dichos desperfectos, a objeto de averiguar las oportunas causas del siniestro.

Este trabajo va inicialmente dirigido a aquellas personas, encargadas de realizar los informes de averías, indicando al detalle los pasos a seguir para su correcta redacción.

Abstract

This project has carried out an extensive analysis of the actions taken when a disaster occurs today, regardless of who is responsible for them, focusing especially on those in which maritime transport is involved.

The main objective of this project is to show the pertinent procedures to be carried out by a damage commissioner to provide the insurance companies with the possible causes for which a loss has occurred. In addition, it should be noted that there are five basic issues which must be adequately answered, as follows:

1. What happened?
2. How has it happened?
3. Why has it happened?
4. Where has it happened?
5. What is the extent of the damage?

In order to be able to answer these questions, inspections are carried out in the places of the events, as well as the affected merchandise. However, there are some other cases which do not require inspection, and these will be exposed in the corresponding section.

The aim is to analyse, at the conceived date in terms of the nature of the loss, the state of the goods, continuing with the analysis of the damages and ending with a conclusion based on the type and particularity of said damages, so as to find out the causes of the incident.

This work is initially addressed to those people, responsible of making the breakdown reports, indicating as thoroughly as possible the steps to follow for its correct wording.

Tabla de contenidos

RESUMEN	III
ABSTRACT	IV
TABLA DE CONTENIDOS	V
LISTADO DE FIGURAS	VII
LISTADO DE TABLAS	VIII
CAPÍTULO 1. HISTORIA DEL COMISARIADO DE AVERÍAS.	1
1.1 DEVENIR HISTÓRICO Y ASPECTOS LEGALES RECIENTES.	1
1.2 CONCEPTOS DE AVERÍAS.	2
1.3 DEFINICIÓN Y FUNCIONES DEL COMISARIO DE AVERÍAS.	3
CAPÍTULO 2. ESTRUCTURA DE UN INFORME DE AVERÍAS	8
2.1 PRINCIPAL O COMPAÑÍA	9
2.2 ASEGURADO	10
2.3 PÓLIZA	11
2.4 REFERENCIA DEL PRINCIPAL	11
2.5 REMITENTE (EXPEDIDOR) Y RECEPTOR	12
2.6 DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL INTERÉS MOTIVO DE LA INTERVENCIÓN	13
2.7 FACTURAS COMERCIALES	13
2.7.1 ESTRUCTURA PRINCIPAL DE UNA FACTURA COMERCIAL	15
2.7.2 DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LOS INCOTERMS EN UN INFORME DE AVERÍAS	16
2.7.3 DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE UNA FACTURA PROFORMA	22
2.8 MARCAS, EMBALAJE, TRINCAJE Y ESTIBA	23
2.9 MEDIO DE TRANSPORTE	25
2.10 TRANSPORTISTAS SUCESIVOS	25
2.11 DOCUMENTACIÓN DE TRANSPORTE	26
2.11.1 LA CARTA DE PORTE CMR	26
2.11.2 EL ALBARÁN (A)	28
2.11.3 CONOCIMIENTO DE EMBARQUE O BILL OF LADING (B/L)	30
2.12 QUIEN REQUIERE NUESTRA INTERVENCIÓN	34
2.13 FECHA, ASISTENTES Y LUGAR DE NUESTRA INTERVENCIÓN	35
2.14 DESCRIPCIÓN DE LOS HECHOS	36
2.15 EXTENSIÓN DE LA AVERÍA	38
2.16 CAUSA DE LA AVERÍA	39
2.16.1 MOJADURAS COMO CAUSA DE LA AVERÍA	39
2.17 OBSERVACIONES E INFORMACIÓN ADICIONAL	40

CAPÍTULO 3. EMISIÓN DE UN INFORME DE AVERÍAS	42
3.1 INFORME DE AVERÍAS No. 00001 REF. MAPECH 20011996M	43
3.2 INFORME DE AVERÍAS No. 00002 REF. MAPECH 20021997M	51
3.3 INFORME DE AVERÍAS No. 00003 REF. MAPECH 20031998M	60
BIBLIOGRAFIA	71
ANEXO 1. DOCUMENTACIÓN E INFORMACIÓN ADICIONAL	74
A1.1 DEVENIR HISTÓRICO Y ASPECTOS LEGALES RECIENTES – CÓDIGO DE COMERCIO.	74
A1.2 CONOCIMIENTO DE EMBARQUE O BILL OF LADING (B/L) – REGLAS Y USOS UNIFORMES PARA CRÉDITOS DOCUMENTARIOS.	76
A1.3 COPIA CARTA DE PORTE CMR - INFORME 00001	78
A1.4 COPIA ALBARÁN DE ENTREGA - INFORME 00001	79
A1.5 COPIA FACTURA - INFORME 00001	80
A1.6 COPIA ALBARÁN DE ENTREGA - INFORME 00002	81
A1.7 COPIA FACTURA DE VENTA - INFORME 00002	82
A1.8 COPIA FACTURA DE RECLAMACIÓN - INFORME 00002	83
A1.9 COPIA FACTURA DE RECLAMACIÓN - INFORME 00002	84
A1.10 COPIA CARTA DE PORTE CMR - INFORME 00003	85
A1.11 COPIA FACTURA COMERCIAL- INFORME 00003	86

Listado de Figuras

Figura 1 Imagen ilustrativa de algunas de las principales compañías aseguradoras. Fuente: Montalunas.	10
Figura 2 Modelo de una Factura comercial “Commercial Invoice”. Fuente: SlideShare	16
Figura 3 Imagen ilustrativa del funcionamiento de los Incoterms. Fuente: Jvsantos	18
Figura 4 Imagen de un modelo de una Carta de porte CMR. Fuente: GESTINVAT Consultores	28
Figura 5 Imagen de un modelo de un albarán. Fuente: Multipapel.....	29
Figura 6 Imagen ilustrativa de un modelo de Conocimiento de embarque. Fuente Azure	34

Listado de Tablas

Tabla 1. Cuadro resumen de las figuras expuestas en el apartado anterior: elaboración propia a partir de los datos extraídos de gtmotive diferencias perito-comisario-liquidador	6
Tabla 2. Descripción y ejemplo de cómo indicar el remitente y el receptor en un informe de averías. ...	13
Tabla 3 Descripción esquemática del funcionamiento de los incoterms, subrayando los típicos relativos a las ventas marítimas.....	19
Tabla 4 Incoterms – EXW (EX WORKS)	20
Tabla 5 Incoterms – CFR (COST AND FREIGHT)	20
Tabla 6 Incoterms – CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT)	21
Tabla 7 Incoterms – FOB (FREE ON BOARD).....	21
Tabla 8 Incoterms – DAP (DELIVERY AT PLACE).....	22
Tabla 9. Tabla resumen de los elementos incluidos en un conocimiento de embarque (B/L)	33
Tabla 10 Descripción y ejemplo de cómo indicar quien requiere nuestra intervención.	34
Tabla 11 Descripción y ejemplo de cómo indicar fecha y lugar de nuestra intervención.....	35
Tabla 12 Descripción y ejemplo de cómo indicar los asistentes en nuestra intervención.....	36
Tabla 13 Como indicar la extensión de la avería.	38

Capítulo 1. Historia del Comisariado de averías.

1.1 Devenir histórico y aspectos legales recientes.

Con relación a la figura de Comisario de Averías encontramos ciertas raíces antecedentes en el transporte de mercancías por vía marítima en el siglo XIII. Si bien, los protagonistas resultan distintos, no lo son algunas de las actividades llevadas a cabo. En efecto, en los buques de aquella época, los mercaderes se embarcaban con el fin de vigilar e intervenir en la toma de decisiones relativas a los bienes cargados de su propiedad. Posteriormente, con el reinado de Jaime I, se reguló la obligatoriedad de que uno de los tripulantes, llevara el libro de carga. Su intervención constituía un soporte legal imprescindible, desde entonces, ante situaciones de temporales, daños, inspecciones de mercancías y echazones.

Destacamos las normativas aplicadas en los siguientes siglos como las Ordenanzas de Barcelona de 1435 y 1458, las de Burgos de 1537 y las de Sevilla de 1555. En el siglo XIX se promulgó el Código de Comercio que contemplaba determinados aspectos relacionados con los Comisarios de Averías, como destacaremos a continuación.

Contemplando los aspectos legales más recientes, destacamos La Orden Ministerial de 10 de julio de 1986 reguladora de los Peritos tasadores de seguros, Comisarios de averías y Liquidadores de averías, la cual dedicaba su artículo 13 a las funciones de los Comisarios de Averías, como sigue:

“...Corresponde a los Comisarios de Averías, en el ámbito de los ramos de transportes (Marítimo, Terrestre y Aéreo) la constatación de las averías de cascos y mercancías, la determinación de sus causas y su evaluación y certificación; asimismo podrán representar o asesorar profesionalmente a los asegurados, aseguradores o terceros en las operaciones de salvamento. De liquidación de los siniestros o de prevención de los riesgos”.

Esta Orden Ministerial fue declarada nula de pleno derecho por una Sentencia del Tribunal Supremo el 24 de enero de 1989. No obstante, las funciones transcritas en dicha orden han sido, históricamente, y siguen siendo, las funciones típicas de un Comisario de Averías.

Seguidamente y tras diversas alteraciones se llega a una situación de incertidumbre y endeblez en la regulación de la figura del Comisario de Averías.

Debe citarse el Real Decreto legislativo 6/2004, de 29 de octubre, donde se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados. En la disposición adicional tercera contempla los colaboradores en la actividad aseguradora:

“...son comisarios de averías quienes desarrollan las funciones referidas en los artículos 853, 854 y 869 del Código de Comercio, y son liquidadores de averías quienes proceden a la distribución de la avería en los términos de los artículos 857 y siguientes del propio Código de Comercio¹. Su régimen jurídico, que podrá determinarse reglamentariamente, se ajustará a las siguientes reglas:

a) Los peritos de seguros, comisarios de averías y liquidadores de averías deberán estar en posesión de titulación en la materia a que pertenezca el punto sobre el que han de dar su dictamen, si se trata de profesiones reguladas, y de conocimiento suficiente de la técnica de la pericia aseguradora y de la legislación sobre contrato de seguro al objeto del desempeño de sus funciones con el alcance que podrá establecerse reglamentariamente.

b) Para asegurar el nivel de preparación adecuado al que hace referencia el párrafo anterior, las organizaciones más representativas de las entidades aseguradoras y de los peritos de seguros, comisarios de averías y liquidadores de averías adoptarán conjuntamente las medidas necesarias.

A tal fin, conjuntamente, los citados órganos de representación establecerán las líneas generales y los requisitos básicos que habrán de cumplir los programas de formación de los referidos profesionales y los medios que habrán de emplear para su ejecución.

c) La Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones fomentará la adecuada preparación técnica y cualificación profesional de los peritos de seguros, comisarios de averías y liquidadores de averías. A este objeto, la documentación en que se concrete lo establecido en el párrafo anterior estará a disposición de la citada Dirección General, que podrá requerir que se efectúen las modificaciones que resulten necesarias en el contenido de los programas y en los medios precisos para su organización y ejecución para adecuarlos al deber de formación a que se refiere el párrafo b) anterior.”

1.2 Conceptos de averías.

Cabe destacar las principales diferencias entre los dos tipos principales de averías, como sigue:

- Avería Gruesa: se refiere a los daños causados intencionadamente en un buque o en las mercancías embarcadas para evitar males mayores en el propio buque o en la carga transportada.

¹ Véase apartado Anexo1.1: Devenir histórico y aspectos legales recientes – Código de comercio

El coste de dichos daños se calcula y distribuye proporcionalmente entre las partes beneficiadas por esa acción intencionada. Dichas partes pueden ser el armador, el dueño o dueños de las mercancías, fletador y asegurador, entre otros.

- Avería Particular: se refiere a los daños causados accidentalmente en un buque o en la carga transportada. El coste de tales daños, en este tipo de avería, solo afecta al propietario de la mercancía dañada, al beneficiario, a terceras partes de la parte accidentada o a su asegurador.

1.3 Definición y funciones del Comisario de Averías.

A fin de entender las funciones desempeñadas por la figura del Comisario de averías, es necesario definir las funciones del Perito de Seguros, así como la del Liquidador de averías, como sigue:

Perito de seguros

Además de la misión y el desempeño del rol de mera tasación, la Ley 20/2015, de 14 de julio, de ordenación, supervisión y solvencia de las entidades aseguradoras y reaseguradoras define a los peritos de seguros como:

“quienes dictaminan sobre las causas del siniestro, la valoración de los daños y las demás circunstancias que influyen en la determinación de la indemnización derivada de un contrato de seguro y formulan la propuesta de importe líquido de la indemnización”.

De esta definición entendemos que el perito de seguros debe ser un experto en la materia y poseer un amplio conocimiento técnico, pero además de conocer y dominar la técnica aseguradora, deberá conocer la teoría del seguro, el contrato de seguros y su normativa, sistemas de valoración de daños, actuación pericial, reparación de vehículos (si es el caso), entre otros.

Cabe destacar que el papel del perito confluye con el de otras figuras como la compañía aseguradora, asegurados, talleres de reparación, fabricantes, entre otros, cuyos intereses de, pueden entrar en conflicto. Por ello, es responsable de contar con una amplia objetividad e independencia de criterio.

Las funciones principales del Perito de Seguros son:

- Reconstrucción del siniestro, investigación y análisis de las causas del siniestro, determinando si la causa del siniestro está comprendida en las coberturas del seguro.
- Valoración de los daños, se encargará de especificar el valor del bien asegurado (valor de mercado, valor venal, valor de los restos, entre otros).
- Tasación de los daños ocasionados sobre el bien asegurado.

- Verificación de lo ocurrido en el siniestro, realización de informes de averías y valoración de las circunstancias.
- Propuesta del importe de indemnización, considerando todos los puntos expuestos anteriormente, el perito debe plantear el importe de indemnización.
- Comprobación y control de la calidad de la reparación: se encargará de verificar que la reparación ha sido realizada de acuerdo con la peritación y con las garantías de calidad y seguridad adecuadas, utilizando las técnicas adecuadas, además, debe analizar la presencia de posibles defectos.

Liquidador de averías

Éste experto interviene en caso de siniestros relacionados con el seguro de transportes, esencialmente en el ámbito marítimo, se encarga de verificar y determinar las pérdidas y daños causados, emitiendo un informe detallado, indicando las posibles causas del siniestro y una descripción de las circunstancias que rodean al incidente o avería/s.

Las funciones principales del Liquidador de averías son:

- Verificar las causas del siniestro.
- Establecer un encuadre del siniestro de acuerdo con la cobertura contratada.
- Determinar el importe de los daños.
- Determinar las cantidades que cada parte, ya sea buque, carga y/o flete, deberá contribuir en la avería.

Comisario de averías

La misión principal de un Comisario de averías, en el ámbito del transporte, ya sea marítimo, aéreo, marítimo o terrestre, consiste en, reconocer el siniestro, e inspeccionar la extensión de los daños causados.

Además, tiene la misión de inspeccionar y valorar las pérdidas y/o los daños que ha sufrido la mercancía.

Comparte con la figura del perito, el deber de poseer amplios conocimientos técnicos y legislativos, adicionalmente, su actuación debe responder a criterios y principios de gran objetividad y rigurosidad.

Definición según el manual de Lloyd's²:

“Es la persona designada por el asegurador de transportes para constatar la realidad de las averías sufridas por los objetos asegurados y las circunstancias en que se han producido”.

Asimismo, cabe destacar que el Comisario de averías, es un eslabón esencial e insustituible para un buen funcionamiento de la cadena de la reclamación, desde que se produce el siniestro hasta que se redacta el Informe de averías a la Compañía.

Las funciones principales del Comisario de averías son:

- Evaluar la causa de los daños.
- Describir de manera detallada el estado de toda la mercancía en el momento de su intervención.
- Realizar la tasación del siniestro acontecido.

Las principales funciones de cada una de las figuras expuestas anteriormente se resumen en la siguiente tabla, como sigue:

² Lloyd's Register es una Sociedad de clasificación y una organización de análisis de riesgos. Históricamente, “Lloyd's Register of Shipping”, era una organización exclusivamente de ámbito marítimo. A finales del siglo XX la compañía se diversificó en otros sectores.

FIGURA	FUNCIONES PRINCIPALES
Perito de seguros	<ul style="list-style-type: none">• Reconstrucción del siniestro, investigación y análisis de las causas del siniestro.• Valoración de los daños.• Tasación de los daños ocasionados• Verificación de lo ocurrido en el siniestro, realización de informes de averías y valoración de las circunstancias.• Propuesta del importe de indemnización• Comprobación y control de la calidad de la reparación:
Liquidador de averías	<ul style="list-style-type: none">• Verificar las causas del siniestro.• Establecer un encuadre del siniestro de acuerdo con la cobertura contratada.• Determinar el importe de los daños.• Determinar las cantidades que cada parte, ya sea buque, carga y/o flete, deberá contribuir en la avería.
Comisario de averías	<ul style="list-style-type: none">• Evaluar la causa de los daños.• Describir de manera detallada el estado de toda la mercancía en el momento de su intervención.• Realizar la tasación del siniestro acontecido.

Tabla 1. Cuadro resumen de las figuras expuestas en el apartado anterior: elaboración propia a partir de los datos extraídos de gt motive diferencias perito-comisario-liquidador

Capítulo 2. Estructura de un Informe de averías

El método de emitir o extender un informe de un Comisario de averías es de vital consideración ya que en prácticamente la totalidad de los casos, representa la evidencia más significativa sobre la cual, las diferentes partes involucradas en el siniestro y las compañías de seguros (ajenas a los hechos acontecidos), deberán decidir el grado y extensión de sus responsabilidades.

Por ello, todo aquello expuesto deberá servir a cualquier persona, es decir debe ser lo suficientemente entendible para todo aquel interesado en él.

Cabe destacar que, el informe de averías incluye no solo todas aquellas evidencias físicas halladas, sino que también incluye una historia, indicando todo el movimiento que la carga a la cual se refiere ha sufrido.

Todo Informe de averías, deberá tener, como mínimo y por este orden todos los apartados expuestos a continuación:

- 1) Principal o Compañía
- 2) Asegurado
- 3) Póliza
- 4) Referencia del principal
- 5) Remitente (expedidor) y receptor
- 6) Descripción detallada del interés motivo de la intervención
- 7) Facturas comerciales
- 8) Marcas, embalaje, trincaje y estiba.
- 9) Medio de transporte
- 10) Transportistas sucesivos
- 11) Documentación de transporte
- 12) Quien requiere nuestra intervención
- 13) Fecha, asistentes y lugar de nuestra intervención
- 14) Descripción de los hechos
- 15) Extensión de la avería
- 16) Causa de la avería
- 17) Observaciones e información adicional

2.1 Principal o Compañía

El primer apartado expuesto en el Informe de averías debe mostrar la Compañía de seguros la cual ha requerido de nuestros servicios a fin de emitir un Reporte de lo sucedido por nuestra parte, de la manera más objetiva y adecuadamente posible.

Una Compañía de seguros, podría definirse como aquella empresa dedicada a la venta de pólizas de seguros. Éstas, acostumbran a proporcionar sus servicios a instituciones o particulares; la principal función por la cual destacan, es la de ofrecer protección ante cualquier imprevisto que pueda representar una gran pérdida económica para su asegurado.

Debemos distinguir dos grandes tipos de servicios, los cuales son vendidos por las compañías, como sigue:

- Los seguros generales: los cuales se encargan de proteger un bien inmueble; material o tangible.
- Los seguros de vida: los cuales resguardan un bien intangible, impalpable o inmaterial.

Para contar con dicha protección el asegurado deberá de pagar una cantidad económica, llamada prima, dicha cantidad, suele estar establecida de manera conjunta entre el asegurado y la aseguradora, y ésta, suele contemplar el valor del bien que se está asegurando.

La prima puede variar y ser de mayor o menor medida, en función de la totalidad del bien a asegurar, ésta prima, se calcula en conjunto con el deducible³, ya que cuanto más caro sea el deducible, menor coste tendrá la prima, y viceversa.

La función de las compañías aseguradoras es de suma importancia ya que protege ante riesgos económicos asegurables. Una firma dedicada a los seguros puede diferir de otra, básicamente en cuanto a los servicios que ofrece y a los costos que cobra por estos.

El funcionamiento de las compañías aseguradoras es el siguiente:

Por medio de las aportaciones económicas de todos sus asegurados, será posible cubrir los siniestros que vayan presentándose, el hecho de que la compañía no tenga que hacer frente a todos los siniestros a la vez, es decir al mismo tiempo, es lo que permitirá mantener el negocio.

Por ello, las aseguradoras tienen muy bien calculado y estudiado el riesgo de que se produzca un accidente, de esta manera, siempre tendrán la solvencia suficiente para responder ante el gasto producido por un siniestro.

³ En términos muy generales, el deducible de un seguro, se refiere a un importe especificado previamente en la póliza contratada, que el asegurado se compromete a pagar en caso de un siniestro.



Figura 1 Imagen ilustrativa de algunas de las principales compañías aseguradoras. Fuente: Montalunas.

2.2 Asegurado

En relación a un contrato de seguros, el asegurado es la persona (sus bienes o su interés económico), que está expuesta a un riesgo.

También podría definirse como aquellas personas, ya sean físicas o jurídicas las cuales ejercen como titulares en la póliza de seguros. Esto les otorga una protección que les permite despreocuparse de los posibles perjuicios contra sus bienes o incluso su integridad a cambio de la prima acordada con la compañía de seguros.

De este modo, el asegurado es el individuo que recibirá la compensación o indemnización en los casos que su contrato de seguros recoja, ya que es el propietario del elemento dañado o perdido.

Este tipo de contratos suelen estipular que el asegurado es sobre quien recaerá el riesgo del que se ocupa la póliza y que dicho asegurado, deberá cumplir las obligaciones relativas a la contratación del seguro en particular.

En ese sentido, existen ocasiones en las que la persona que contrae el seguro (al que se le llama también tomador) es una persona o individuo distinto al propio asegurado. Por ejemplo, si una compañía de transportes y logística contrata un seguro de transporte, la compañía será el tomador y el transportista, el cual puede o no ser el causante del siniestro, será el asegurado.

Cabe destacar que, a cambio de la evidente protección que otorga poseer una póliza de seguros, la parte asegurada asume la obligación de tener que pagar periódicamente las cuotas anteriormente pactadas que la entidad aseguradora le exige atendiendo a cálculo de riesgo previo a la contratación del seguro.

Por otra parte, el asegurado deberá cumplir con otra serie de requisitos, entre los cuales destacamos el de comunicar a la empresa si ocurre un siniestro o perjuicio sobre el elemento protegido, los daños sufridos por el mismo y cualquier otro tipo de circunstancia relacionada con el siniestro acontecido.

2.3 Póliza

Una póliza de seguro es aquel contrato entre el asegurado y la compañía de seguros, el cual establece los derechos y obligaciones de ambos, relativos al seguro contratado.

Existe una gama considerablemente amplia de riesgos a asegurar, por consiguiente, lo primero que se debe hacer antes de tomar un seguro, debe de ser informarse lo más detalladamente de las características del producto, a fin de determinar con la máxima precisión posible, los riesgos cubiertos y las exclusiones existentes. Una vez aceptada dicha propuesta, se podrá emitir propiamente la póliza como tal.

La póliza está compuesta por dos secciones:

- Condiciones generales: aquellas que establecen el marco de referencia para el seguro a contratar. Las condiciones generales de una póliza deben estar autorizadas por la superintendencia de valores y seguros, lo que se indica al inicio de éstas (inscrita en el Registro de Pólizas bajo un código). De esta forma, se podría indicar que las condiciones generales son una especie de estándar para el producto contratado y por lo tanto, para un cierto tipo de seguro (las pólizas) son totalmente iguales para todos los clientes.
- Condiciones particulares: éstas constituyen la primera sección en una póliza de seguros y en ella se indican las condiciones específicas de riesgo para la persona o bien a asegurar. Las condiciones particulares sólo pueden ampliar o aclarar algunos de los aspectos de las condiciones generales que se incluyen en la segunda sección de la póliza.

2.4 Referencia del principal

De su origen en latín “*referens*”, el concepto de referencia se refiere a aquel acto de señalar o referirse hacia / a algo o alguien. Cabe destacar que el verbo referir, permite hacer una mención al acto de dar a conocer un determinado elemento; organizar o conducir alguna cosa a; o poner algo en relación con otro objeto o persona.

Por ello, las compañías suelen asignar diferentes códigos alfanuméricos a sus respectivos expedientes relativos a los siniestros ocurridos. De esta forma, generarán una base de datos donde podrán relacionar dicho código con el expediente deseado.

A partir de esta base, se podrá ordenar y clasificar los diferentes casos, y encontrar toda la documentación relativa a este asunto de una manera rápida y eficaz.

Si bien, con un número relativamente pequeño de siniestros no nos resultaría muy complicado recordar cada caso, se podría decir que una compañía de este calibre puede llegar a recibir miles de casos al día por lo que resulta de vital importancia referenciar cada siniestro adecuadamente y evitar los errores de tecleado, a fin de facilitar los trámites requeridos, para la búsqueda de información en una base de datos tan extensa.

2.5 Remitente (expedidor) y receptor

Remitente de origen latín “*remittens*” está asociado al verbo remitir, cuyo significado más frecuente se refiere a la acción de enviar algo a alguien que se encuentra en un sitio diferente. Por lo tanto, Un remitente, es todo aquel que despacha algo a algún sujeto a cierta distancia.

Receptor es todo aquel organismo, aparato, máquina o persona el cual recibe estímulos, energías, señales o mensajes. Éste, deriva del verbo latín “*recipere*” compuesto por el prefijo *re-* que indica repetición, el verbo “*capere*” que significa capturar y el sufijo *-toro / -sor* que se refiere a la sujeto o persona que ejecuta la acción. Un receptor es algo que recibe.

Es decir, en relación a un informe de averías, la firma remitente será aquella desde la cual la mercancía es expedida, hacia la firma receptora (la misma o no), donde se recibirá la mercancía.

Dicho transporte, puede tener varias fases, ya que la mercancía transportada puede tener varios receptores o incluso viajar en grupaje⁴ lo cual normalmente, obliga a realizar un transbordo de la mercancía en las instalaciones de la firma de transporte, en caso de que así lo considere dicha firma.

Una vez definidos los conceptos, se debe de indicar que suele existir un formato en el cual se especifican los datos mínimos necesarios que deben cumplir estos dos apartados, como sigue:

⁴ Mercancía diversa, de diferentes características, transportada toda en un mismo vehículo porteador.

Descripción	Ejemplo
NOMBRE DE LA FIRMA	MAPECH COMPAÑÍA DE TRANSPORTES S.L
Calle, número, entre otros.	Polígono Industrial Sastres, No 5
Código Postal, Población (Municipio)	08320 El Masnou (Barcelona)
E-mail y teléfono	geral@mapech.es (+34 655 44 22 11)

Tabla 2. Descripción y ejemplo de cómo indicar el remitente y el receptor en un informe de averías.

2.6 Descripción detallada del interés motivo de la intervención

Este apartado consiste en indicar de la manera más precisa posible la mercancía o bienes por los cuales se emite el informe de averías.

A precisa nos referimos a las cantidades transportadas, como iban dispuestas, si iban sobre base paletizada de madera o sobre el plan de semirremolque o contenedor utilizados para transportar la mercancía objeto de nuestro interés, cantidad de cajas/bultos/paquetes, entre otras maneras de disposición de la mercancía.

Si bien, no se detallarán los datos mostrados a continuación, sí que se deben indicar en este apartado. Estos datos consisten en el peso de la mercancía transportada en Kilogramos, el valor de factura de toda la partida, no solo la afectada y el valor asegurado (en caso de disponer de este dato).

Dichas aportaciones serán debidamente desglosadas i referenciadas en apartados posteriores, de manera mucho más precisa. De este modo, cualquier persona dispuesta a leer el documento, podrá hacerse una idea general del asunto con solo leer la primera página.

2.7 Facturas comerciales

Una Factura Comercial es aquel documento administrativo de carácter contable el cual es emitido por el vendedor en el momento de la expedición de la mercancía. Cabe destacar que, si bien puede parecer lógico incluir al vendedor en nuestra definición de remitente expuesta anteriormente, éste (el vendedor) no necesariamente va a ser siempre el remitente de la mercancía afectada.

Por citar un caso, existen firmas que realizan un transporte de su mercancía de unas instalaciones en un lugar, a otras de la misma firma en otro lugar. Si durante este trayecto ocurre un siniestro y la mercancía

resulta dañada, al emitir un informe, en caso de ser necesario, la figura del remitente y el receptor serán idénticas, diferenciando las ubicaciones, éstos.

Una vez aclarado el anterior punto, proseguimos indicando que una Factura comercial, debe ir debidamente firmada y debe incluir las cláusulas arbitrales⁵ de los contratos de compraventa internacionales, este documento, puede ser utilizado como contrato de compraventa y como forma de cobro. Además, puede servir como Certificado de Origen con el visado de la Cámara de Comercio del país del exportador y en una operación no comunitaria, el comprador precisará este documento a objeto de poder realizar los trámites aduaneros en el país de importación correspondiente.

En relación al ámbito internacional, cabe destacar que el importe de la venta no estará sujeto a IVA⁶ al no considerarse hecho imponible las entregas de bienes fuera del territorio fiscal español, según la Ley del IVA.

En ocasiones y principalmente cuando la legalización consular es exigida al exportador, el comprador puede solicitar la emisión de la factura en un determinado idioma. La legalización consular consiste en una acreditación por parte del Consulado del país importador al país exportador. Dicha acreditación puede indicarse sobre la misma factura comercial o cumplimentando un formulario.

A título informativo debe señalarse que, en algunos países, las firmas importadoras piden a las exportadoras el envío de una factura que refleje un importe menor que el real para evitando así el pago del arancel⁷ correspondiente. Esta práctica es considerada ilegal, conllevando sanciones económicas importantes para el importador pudiendo llegar a provocar la prohibición de ventas por parte de la empresa exportadora en ese país.

⁵ El arbitraje es una institución convencional que tiene como finalidad la resolución de un conflicto entre partes por obra de un tercero, a cuya decisión se someten y que les liga jurídicamente, pues se sustenta en la libertad contractual de las partes y en el ejercicio de la autonomía de su voluntad. La cláusula arbitral es el acto concreto mediante el cual dichas partes ejercen su libertad contractual y autonomía de la voluntad para someter a un procedimiento arbitral las diferencias que provienen de una relación jurídica contractual determinada; la autonomía de la voluntad, como poder creador de normas individualizadas entre los contratantes, como máxima ley entre las partes, autorizada por el ordenamiento jurídico mercantil, determina las condiciones en que debe resolverse dicha controversia y acota qué cuestiones de la relación jurídica se ventilarán en esa vía.

⁶ Sigla de impuesto sobre el valor añadido o de impuesto sobre el valor agregado, impuesto que grava el valor añadido o agregado de un producto en las distintas fases de su producción.

⁷ Tarifa oficial que determina los derechos que se han de pagar en distintos sectores, como el de costas judiciales, transporte ferroviario o aduanas.

2.7.1 Estructura principal de una Factura comercial

La estructura de una Factura Comercial no irá sujeta a ningún formato en concreto, no obstante, las condiciones que ésta debe cumplir se reflejan en el BOE nº 2983 del 13 de diciembre de 1985 y el Reglamento CEE 2454/93.

Principales datos reflejados en una factura comercial:

- Denominación adecuada y precisa.
- Cantidad, precio unitario y precio total de la mercadería.
- Tipo de embalaje.
- Términos de entrega, forma y condiciones de pago. Los términos internacionales de negociación publicados por la Cámara de Comercio Internacional deben ser utilizados. Es recomendable hacer uso de los Incoterms, concepto el cual describiremos en el siguiente punto.
- Instrucciones del cliente y/o exigencias del país destinatario, como licencias de importación, certificados, entre otros.
- Número de identificación indicando el IVA correspondiente al vendedor y al comprador (en operaciones intracomunitarias).
- Referencia del pedido o factura proforma definición que expondremos a continuación.
- El origen de la mercancía y el medio de transporte, relativos a dicha mercancía.

Asimismo, todos estos datos, los cuales deben aparecer en una factura comercial, deberán coincidir con los reflejados en todos los demás documentos necesarios en la misma operación de compraventa en cuestión.

EMPRESA EXPORTADORA Dirección: Teléfono/Fax: E-mail:		FACTURA/INVOICE RUC. No. 20100452112 Nº 001- 000001		
EMPRESA IMPORTADORA Dirección: Teléfono/Fax: E-mail:		Orden de Compra Nº: Conocimiento de Embarque Nº:		
La mercancía ha sido enviada en: Dimensiones Embalaje: Peso Bruto: Peso Neto: Vía:				
ITEM	CANTIDAD	DESCRIPCIÓN DE MERCANCÍAS	PRECIO UNITARIO	TOTAL
INCOTERMS:		TOTAL FACTURADO:		
Firma del Remitente		Fecha		
<small>Declaramos bajo juramento que todos los datos que contiene esta factura son el fiel reflejo de la verdad y que todos los precios indicados son los realmente pagados (o a pagarse). Declaramos en igual forma que no existen convenios que permitan alteraciones en estos precios.</small>				

Figura 2 Modelo de una Factura comercial “Commercial Invoice”. Fuente: SlideShare

2.7.2 Definición y características de los Incoterms en un informe de averías

El lenguaje, en el ámbito del comercio internacional es una de las herramientas más complejas e importantes, es por ello que la redacción de un contrato de transporte debe ser cuidadosamente revisada a fin de evitar impactos indeseados en los aspectos de un acuerdo internacional, ya que cualquier cambio en su redacción podría producirlo.

A fin de evitar dichos impactos indeseados, un idioma comercial común ha sido desarrollado, puesto que, cualquier palabra puede conllevar un significado muy diferente en lo relativo a los negocios, es por ello, que para que la terminología del mundo de los negocios sea eficaz, no solo la que rodea al ámbito marítimo, se debe disponer de palabras y frases que signifiquen lo mismo para toda la industria comercial, siendo esta la principal razón por la que la Cámara Internacional de Comercio (ICC) creó los “INCOTERMS” en el año 1936.

Los Incoterms fueron creados principalmente para aquellas personas inmersas en el mundo del comercio global, por lo que, a menudo, son complicados de entender para aquellos que no están sumergidos en este ámbito y los encuentran difíciles de entender.

Éstos, son un conjunto de reglas Internacionales, de aceptación voluntaria por parte de las partes implicadas y que determinan el alcance económico de las cláusulas comerciales incluidas en los contratos de compraventa Internacional.

Podríamos decir que, los Incoterms son siglas o abreviaturas, las cuales indican, un conjunto de obligaciones que deben ser asumidas por las partes, que intervienen en la compraventa Internacional.

Los Incoterms también pueden ser denominados cláusulas de precio, ya que cada término nos permitirá determinar todos los elementos integrantes que conforman el precio y su principal es el de proveer un grupo de reglas Internacionales para la interpretación de los términos más utilizados en el Comercio Internacional.

Asimismo, los Incoterms también se ocupan de la documentación necesaria relativa a el comercio mundial, además especifican qué partes son las responsables de cada documento. La documentación requerida para el transporte es un trabajo importante y laborioso, ya que los requisitos varían mucho entre países, no obstante, destacamos la presencia de dos elementos estándar en dicha documentación como son la Factura comercial y Packing List⁸.

Los Incoterms toman en consideración la creciente aparición de zonas francas, el incremento del uso de las comunicaciones electrónicas en las transacciones comerciales y los constantes cambios en las prácticas del transporte, adaptándose al cada vez más utilizado transporte multimodal. Dichas siglas, son orientativas a la hora de determinar las principales obligaciones y derechos entre vendedor y comprador. A su vez, también se refieren a las modalidades/tipologías de entrega de las mercaderías que motivan una transacción, influyendo sobre el costo del contrato.

Objetivos principales de los Incoterms:

- El alcance del precio.
- Quién contrata y paga el transporte.
- Lugar de entrega de la mercancía.
- Dónde y cuándo se produce la transferencia de riesgos sobre la mercancía del vendedor hacia el comprador.
- Quién contrata y efectúa el pago del seguro.
- Qué documentos tramita cada parte (comprador y vendedor) y su coste.

⁸ Documento de transporte también llamado lista de embarque el cual acompaña a la Factura comercial en el transporte de mercancías. Se especifican los datos sobre el embalaje y envases de las partidas, pesos y dimensiones de manera detallada. Una copia es enviada al consignatario para ayudarlo en la verificación del embarque recibido.

Si bien, los costes del transporte serán superiores, las empresas suelen querer el control de su carga por lo que, en este caso, los vendedores de bienes podrían optar por vender en términos CIF, y los compradores pueden preferir comprar en términos FOB.

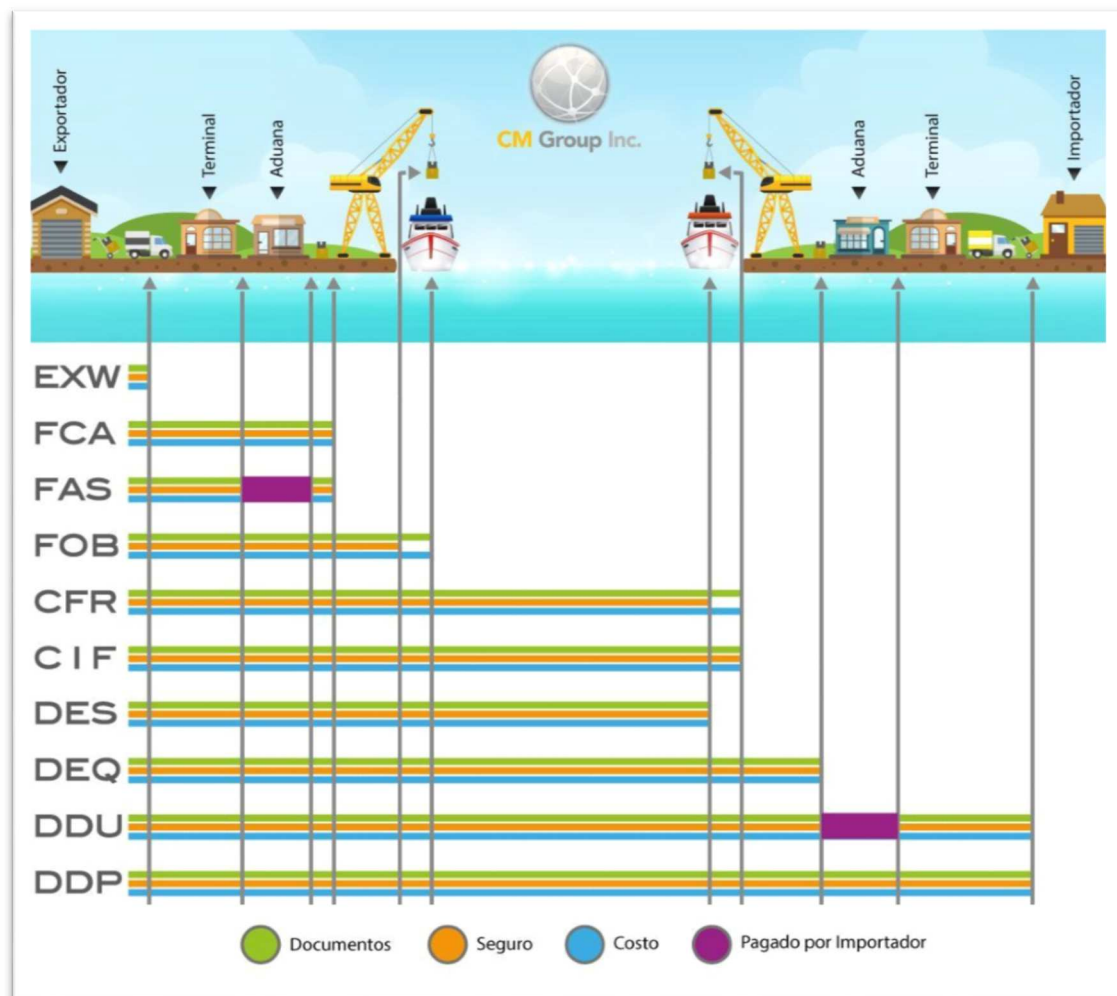


Figura 3 Imagen ilustrativa del funcionamiento de los Incoterms. Fuente: Jvsantos

Siglas	Incoterm	Tipo de transporte	Pago transporte principal	Transmisión riesgo
<u>EXW</u>	<u>EX WORKS</u>	<u>Multimodal</u>	<u>Importador</u>	<u>Origen</u>
FCA	FREE CARRIER	Multimodal	Importador	Origen
CPT	CARRIAGE PAID TO	Multimodal	Exportador	Origen
CIP	CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO	Multimodal	Exportador	Origen
DAT	DELIVERED AT TERMINAL	Multimodal	Exportador	Destino
<u>DAP</u>	<u>DELIVERED AT PLACE</u>	<u>Multimodal</u>	<u>Exportador</u>	<u>Destino</u>
DDP	DELIVERED DUTY PAID	Multimodal	Exportador	Destino
FAS	FREE ALONGSIDE SHIP	Marítimo	Importador	Origen
<u>FOB</u>	<u>FREE ON BOARD</u>	<u>Marítimo</u>	<u>Importador</u>	<u>Origen</u>
<u>CFR</u>	<u>COST AND FREIGHT</u>	<u>Marítimo</u>	<u>Exportador</u>	<u>Origen</u>
<u>CIF</u>	<u>COST, INSURANCE & FREIGHT</u>	<u>Marítimo</u>	<u>Exportador</u>	<u>Origen</u>

Tabla 3 Descripción esquemática del funcionamiento de los incoterms, subrayando los típicos relativos a las ventas marítimas.

Funcionamiento de los Incoterms típicos de las ventas marítimas:

Los principales Incoterms relativos a las ventas marítimas, son los siguientes:

- EX WORKS
- CFR
- CIF
- FOB
- DAP

Incoterms – EXW (EX WORKS)	
Obligaciones del vendedor	Poner la mercancía a disposición del comprador en sus almacenes (los del vendedor)
Obligaciones del comprador	El comprador asumirá todos los gastos y riesgos inherentes al transporte desde la salida de la mercancía de fábrica hasta la llegada de ésta a destino final, por lo que el EXW tendrá el menor contenido obligacional para el vendedor.
Transferencia de riesgos	El riesgo de daños o pérdida relativo a la mercancía se transferirá del vendedor al comprador tras entregar la mercancía en los almacenes del vendedor.

Tabla 4 Incoterms – EXW (EX WORKS)

Incoterms – CFR (COST AND FREIGHT)	
Obligaciones del vendedor	Poner la mercancía a disposición en el puerto designado y además debe contratar el flete del transporte.
Obligaciones del comprador	Recibir y verificar la mercancía en el puerto de destino acordado
Transferencia de riesgos	El riesgo de daños o pérdida relativo a la mercancía se transferirá del vendedor al comprador tras entregar la mercancía en el puerto de carga designado

Tabla 5 Incoterms – CFR (COST AND FREIGHT)

Incoterms – CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT)	
Obligaciones del vendedor	Poner la mercancía a disposición en el puerto designado y además debe contratar el flete del transporte y adicionalmente contratar y pagar el seguro de mercancías.
Obligaciones del comprador	Recibir y verificar la mercancía en el puerto de destino acordado.
Transferencia de riesgos	El riesgo de daños o pérdida relativo a la mercancía se transferirá del vendedor al comprador tras entregar la mercancía en el puerto de carga designado.

Tabla 6 Incoterms – CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT)

Incoterms – FOB (FREE ON BOARD)	
Obligaciones del vendedor	Poner la mercancía a disposición en el puerto designado y efectuar los trámites de aduanas necesarios para la exportación
Obligaciones del comprador	Fletar el buque, contratar el seguro y encargarse de todas las formalidades necesarias a la llegada de la mercancía.
Transferencia de riesgos	El riesgo de daños o pérdida relativo a la mercancía se transferirá del vendedor al comprador tras entregar la mercancía en el puerto de carga designado.

Tabla 7 Incoterms – FOB (FREE ON BOARD)

Incoterms – DAP (DELIVERY AT PLACE)	
Obligaciones del vendedor	Poner la mercancía a disposición en el puerto de descarga designado y además debe contratar el transporte y adicionalmente realizar las gestiones necesarias para la exportación. Destacar que no existe la obligación de contratar el seguro, si bien, es recomendable.
Obligaciones del comprador	Recibir y verificar la mercancía en el puerto de destino acordado.
Transferencia de riesgos	El riesgo de daños o pérdida relativo a la mercancía se transferirá del vendedor al comprador tras entregar la mercancía en el puerto de descarga designado.

Tabla 8 Incoterms – DAP (DELIVERY AT PLACE)

2.7.3 Definición y características de una factura proforma

Una factura proforma es un documento que indica una operación de compraventa, no obstante, carece de alguna validez fiscal y contable. Ahora bien, es conveniente no confundirla con la factura ordinaria ni, menos todavía, sustituirla.

A modo de ejemplo, digamos que usted es un emprendedor muy dinámico y quiere enviar una oferta comercial de su producto o servicio. Lo común sería enviar un presupuesto. Pero en este caso, digamos que se ha acordado ya el servicio o que tu cliente ya ha hecho el pedido (aunque no ha pagado todavía), es entonces cuando debe enviar una factura proforma.

En resumen, eso es básicamente una factura proforma: una oferta comercial o, en su defecto, un borrador de factura, si bien parecida, nunca debe ser sustituida o confundida por una factura ordinaria.

La factura proforma, podríamos decir que es algo así como un acuerdo entre el comprador y el vendedor, que en modo alguno significa un compromiso u obligación de compra o venta. Cabe destacar que muchas empresas exportadoras usan dichas facturas como comprobante de una operación comercial no consumada todavía, es decir, que ni el cliente ha recibido la mercancía ni la ha pagado.

2.8 Marcas, embalaje, trincaje y estiba

Un Informe de Averías deberá siempre contener detalles del total de mercancía objeto de nuestro interés, marcas, números, etc., incluso aunque sólo se haya inspeccionado parte de la mercancía transportada y/o afectada.

Es de debido interés destacar que si los bultos conteniendo la mercancía transportada, poseen marcas identificativas, códigos de barras, referencias, número de paquetes, entre otros datos, deberán ser incorporados en el Informe de averías. Dichas marcas suelen verse en hojas de papel adhesivas, dispuestas sobre cada una de las cajas o bultos transportados, así como impresas directamente en las cajas o bultos relativas al siniestro acontecido.

Asimismo, deberá definirse, si se dispone de la información, como iba dispuesta dicha mercancía en el interior de los bultos (suelen ser cajas o paquetes), ya sea en el interior de sus propios envases comerciales, botellas, entre otros.

A lo que se refiere al embalaje, dicho concepto conlleva ciertas particularidades, las cuales deberán ser reflejadas en el Informe de averías. Al examinarse el embalaje, deberá considerarse la posibilidad de que la causa de los daños pueda ser a una mala disposición, de éste en relación a la mercancía transportada. No obstante, una de las causas más comunes de daño a la mercancía transportada suele ser la presencia de humedades. Por ejemplo, en el caso de la fruta, ésta puede verse afectada por estar dispuesta en contenedores o vehículos porteadores, los cuales pueden presentar pequeños orificios por donde se filtren el agua del mar o la lluvia, de la misma manera, ciertos cargamentos necesitan ventilación, a fin de evitar humedades que luego puede transmitirse a los bienes transportados, por lo que un correcto embalaje que evite la entrada de humedad es de vital importancia para evitar posibles daños.

Cabe destacar que debe tenerse especial cuidado en no atribuir una pérdida a un incorrecta, inadecuada o insuficiente disposición del embalaje a menos que sea la única causa probable. Por ejemplo, mientras la frágil naturaleza de un embalaje inadecuado puede contribuir a la causa de cualquier pérdida o daño, la pérdida por un embalaje deliberadamente roto por algún individuo para robar debe atribuirse a un robo.

Por otro lado, la estiba y trincaje de las mercancías es fundamental a fin de que éstas lleguen a las instalaciones de las firmas receptoras correspondientes en las mejores condiciones, puesto que la presencia de espacios por ejemplo entre cajas de cartón corrugado o pallets puede llegar a provocar desplazamientos. Dicho corrimiento de carga puede tener como consecuencia que parte de la mercancía transportada caiga una encima de la otra, provocando golpes, roturas, rozaduras aplastamientos y/o deformaciones.

La estiba consiste en la adecuada colocación y distribución de la mercancía en una unidad de transporte de carga o UTC (contenedor de transporte, caja del camión, etc.), mientras que la sujeción o el trincaje de mercancías es todo el conjunto de técnicas destinadas a evitar el desplazamiento de dichas mercancías durante el transporte. Ambos dependerán de varios factores como son las características de la unidad de transporte de carga, la forma y el peso de la mercancía transportada, o su embalaje, entre otros.

El cargador será el responsable de estibar y sujetar adecuadamente la carga, salvo que dichas operaciones hayan sido expresamente contratadas al operador logístico, por lo que dicha responsabilidad recaerá sobre éste.

Además, el cargador es quien tendrá la responsabilidad de acondicionar las mercancías en sus envases y embalajes adecuados para el modo de transporte y el vehículo correspondientes.

Todas las responsabilidades referentes a la estiba y el trincaje, vienen definidas por la legislación relativa al transporte nacional e internacional de mercancías, como es La Ley del contrato de transporte terrestre, El Convenio CMR, El Convenio CIM y/o Las Reglas de la Haya-Visby (RLHV), entre otras.

Existe una determinada parte de mercancías especiales cuyos envases, embalajes, estiba y trincaje están regulados internacionalmente. Es el caso, por ejemplo, de las mercancías peligrosas, la cuales están sujetas al Código IMDG en transporte marítimo; al Convenio ADR en carretera; al Reglamento RID en ferrocarril; y a las Reglas IATA DGR en aéreo.

Pese a no tratarse de una legislación en si misma, la referencias más importante relativa a las directrices y recomendaciones para una buena estiba y trincaje, es el Código CTU elaborado por un grupo de expertos de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas (Cepe).

Cabe destacar que las pólizas de transporte, ya sea nacional o internacional, cuentan con cláusulas de exclusión relacionadas con la estiba y el embalaje inadecuados o insuficientes. Por ello, cuando se produce un siniestro, si el Perito o Comisario de averías determina como causa del mismo una estiba o un embalaje inapropiados, inadecuado y/o insuficiente, la compañía de seguros, correspondiente a dicha póliza, no indemnizará a la empresa que ha cargado la mercancía y esta será responsable de los daños que se hayan producido en su mercancía, e incluso de los provocados a terceros por dicha causa.

Los principales procedimientos para la estiba y el trincaje en vehículos porteadores suelen ser mediante flejes de plástico o fibra que sujetan a la mercancía, así como, barras metálicas laterales para que la mercancía no se desplace. No obstante, en el caso de que se transporte mercancía muy pesada, como bloques de hormigón macizo, los cuales pueden llegar a pesar cada uno aproximadamente 10 toneladas, se debe de tener en cuenta que una inadecuada/insuficiente estiba y/o trincaje, provocará su caída con una simple frenada brusca por parte del conductor. En este caso dicha mercancía deberá ir trincada mediante cadenas de sujeción y éstas deben ir soldadas a la base del semirremolque porteador.

2.9 Medio de transporte

Este apartado hace referencia a las rutas efectuadas por la mercancía objeto de nuestro interés, además deben indicarse todas las matrículas referentes al vehículo, semirremolque y/o contenedor relativas al transporte de dicha mercancía.

A fin de facilitar la comprensión del lector del Informe, deben indicarse los puntos exactos de origen, destino e intermediarios en caso de haberlos. Si se dispone de documentación que ampare dicho transporte debe señalarse, junto con la fecha del documento.

En el caso del transporte marítimo, es importante resaltar el nombre del buque el cual ha efectuado el transporte, junto con el número del contenedor, así como las fechas de carga y descarga de dichos contenedores.

Cabe destacar que, si bien, el transporte terrestre suele ir amparado por la Carta de porte CMR, en el caso del transporte marítimo el documento encargado de amparar el transporte es el denominado Bill of lading (B/L). Ambos documentos detalladamente explicados en el apartado Documentación de transporte.

A fin de entender mejor la redacción de este apartado, expondremos un ejemplo de ruta por vía marítima, en el cual se muestran todos los puntos indicado anteriormente, como sigue:

“Por vía marítima, con origen el puerto de Shangai (China) llegando al puerto de Valencia, en fecha 30 de enero de 2.018, habiendo sido cargado en el interior de contenedor No MJCU-89557459/2223 a bordo del buque “MAERSK Honam” en fecha 20 de enero de 2.018. Transporte amparado bajo Conocimiento de embarque (B/L) No. MDSBCN01949300, fechado el 20 de enero de 2.018.”

2.10 Transportistas sucesivos

La forma de indicar este apartado en un Informe de averías será análoga a la ya explicada remitente y receptor. No obstante, es en este apartado donde se indicará el nombre completo y la localización de las todas las firmas involucradas en el transporte de la mercancía ya sean transportistas efectivos (el que realiza el transporte realmente), subcontratados (puede ser el efectivo o no, en todo caso ha sido subcontratado por otra firma) y operadores logísticos. Estos últimos, además de organizar el transporte de la mercancía, también pueden formar parte de los otros dos casos mencionados, ya que el mismo operador logístico puede realizar las funciones de una firma transportista, efectiva o subcontratada.

2.11 Documentación de transporte

En esta sección corresponde indicar de una manera breve, clara y precisa toda la documentación facilitada relativa al transporte de la mercancía objeto de nuestro interés.

Existen principalmente tres (3) tipos de documento de transporte los cuales deben ser indicados de manera esquemática aquí, como sigue:

- La Carta de porte CMR
- El Albarán (de entrega, de transporte, de venta...)
- Conocimiento de embarque o Bill of lading (B/L)

2.11.1 La Carta de Porte CMR

La carta de porte CMR es aquel documento que debe ser portado por todo transportista, el término CMR procede del francés *Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par route*. Esta, contiene las características de la mercancía, el transporte, y, además, incluye la responsabilidad del transportista y del cargador.

Dicho documento, surge a raíz de un convenio celebrado en Ginebra el año 1956, sin embargo, no fue hasta el 7 de mayo de 1974 cuando éste, es implantado en España tras la publicación en el BOE, siendo modificado en el 2009, no habiendo sido alterado hasta la fecha.

Esta documentación es obligatoria para todos aquellos transportes de mercancía por carretera, siempre y cuando exista un país de origen distinto al de destino. No obstante, se excluye al transporte postal, funeral y de mudanzas.

Cabe destacar que la cantidad de copias de CMR debe ser igual a la de vehículos implicados en el transporte de la mercancía. Pero generalmente las obligatorias son, para los indicados a continuación, siendo cada ejemplar con distinto color en los bordes, como sigue:

- La firma receptora (azul).
- El conductor del vehículo porteador (verde).
- La firma remitente (rojo).
- La administración (negro).

Debe señalarse que una vez se rellena la carta de porte CMR, se establece un contrato entre transportista y comerciante y además, se acepta que la empresa de transporte lleve a destino la mercancía correspondiente.

Funciones principales de una carta de porte CMR

- Comprobante de la entrega: el CMR debe estar firmado con fecha y hora, añadiendo reservas si fuera preciso en la casilla 19 (Estipulaciones Particulares), ya que en caso de que se reciba la mercancía en malas condiciones, debe declararse en el momento de la entrega. En caso de que la mercancía pudiera encontrarse aparentemente en buenas condiciones en el momento de la entrega, pero al realizar una revisión posterior, se detectaran desperfectos, provocados, alegadamente por el transporte, se deberá reclamar dentro de los plazos establecidos por el Convenio CMR, siendo estos de siete días laborables desde el momento de la entrega. No tendrá ninguna validez incorporar leyendas al documento del tipo “Pendiente de revisar” o “conforme salvo examen”.
- Seguro establecido dentro del convenio: la carta de porte CMR, confiere un seguro establecido dentro del Convenio, no obstante, en ningún caso dicho seguro suplirá al seguro necesario para una venta en condiciones CIF⁹ y tampoco será suficiente como salvaguarda de mercancías de valor superior a la propia cobertura que está situada en los 8,33 euros por kilogramo de mercancía.
- Título nominativo: es decir la mercancía se consigna a nombre de una empresa o persona determinada, no siendo título de crédito como si lo es el conocimiento de embarque o Bill of Lading, documento definido a continuación. Por ello su posesión, en ningún momento implicará la propiedad de la mercancía.

⁹ Léase apartado “Definición y características de los Incoterms en un informe de averías”

2.11.2 El Albarán (A)

Por ello, A través de este documento mercantil, las empresas pueden hacer un seguimiento mas adecuado y preciso de su propia contabilidad al tener un justificante que abale los datos importantes.

- La fecha de emisión del documento,
- El nombre del emisor de este albarán junto con el destinatario.
- Propio número correspondiente (Referencia)

- Justificación del producto entregado al destinatario y el precio
- Firma del receptor una vez a recibido el pedido

Además, un albarán también puede aportar los datos del lugar de la entrega y medio de transporte correspondiente al envío efectuado.

En relación con lo legalmente establecido, para mantener las cosas organizadas la firma de un albarán no solo debe llevarse a cabo a fin de verificar la entrega de un producto sino también, para acreditar la prestación de unos servicios entre las partes implicadas. Por ello este documento permitirá realizar un seguimiento de las actividades comerciales de una empresa y deben ser debidamente organizados y almacenados por el gestor de la empresa con el objetivo de poder contextualizar de un modo temporal todos los datos correspondientes.

Además, dicho documento con carácter práctico acredita la salida de los productos de la tienda, De este modo, en el caso de reclamación por parte de un cliente el cual no ha recibido la mercancía, sería posible presentar este albarán como comprobante o prueba de que sí lo recibió. Al tener este carácter de garantía es de suma importancia que el albarán sea lo más preciso y detallado posible al concretar todos los datos en él mostrados.

Cuando el cliente firma el albarán al recibirlo, está acreditando con dicha firma la existencia del pedido y el cumplimiento del contrato de empresa y cliente. De hecho, al firmar el albarán se contextualiza de un modo temporal el momento en el que el cliente ha recibido la mercancía.

El formulario de albarán está dividido en varias secciones. En la parte superior, el título "ALBARAN" aparece en naranja, seguido de un campo para el número "Nº". Debajo, hay una línea para "de" y "de" con puntos suspensivos. A continuación, se encuentran campos para "CLIENTE", "CIF / DNI", "DOMICILIO" y "POBLACION".

CANTIDAD	CONCEPTO-REFERENCIA	PRECIO	TOTAL

En la parte inferior, hay un campo "CONFORME CLIENTE:" y un campo "OBSERVACIONES:".

Figura 5 Imagen de un modelo de un albarán. Fuente: Multipapel

2.11.3 Conocimiento de embarque o Bill of Lading (B/L)

El Conocimiento de Embarque Marítimo o Bill of Lading (B/L), es un documento de transporte marítimo puerto a puerto, el cual destaca por cumplir con las siguientes funciones y características, como sigue:

- Acredita el recibo de las mercancías embarcadas y, además, certifica el estado en que éstas se encuentran.
- Prueba la existencia del Contrato de Transporte efectuado entre las partes implicadas, cuyas condiciones suelen figurar en el dorso del documento en cuestión.
- Acredita el título de propiedad de la carga transportada a favor de su legítimo tenedor y mediante el cual y exclusivamente se tendrá derecho a recibir la mercancía en el puerto de destino indicado.
- Es negociable y admitido como título de crédito por los bancos.

Los encargados de emitir el conocimiento de embarque son los transportistas, ya sean navieras, armadores o agentes consignatarios de buques, o, por otro lado, el capitán del buque o un agente designado por el mismo pueden también emitir dicho documento. Previo conocimiento de los exportadores (o de sus correspondientes agentes de aduanas), suelen ser emitidos entre tres y cinco ejemplares originales de B/L.

El circuito documental que seguirá este documento es el siguiente:

1. El emisor del B/L lo enviará al exportador normalmente a través de su propio agente de aduanas.
2. Una vez en manos del exportador, éste deberá remitir posteriormente el B/L original a los importadores (por “Courier”, vía bancos o junto con la mercancía) para que éstos o sus propios agentes de aduanas puedan retirar las mercancías en el puerto de destino.
3. El consignatario o “consignee” es el receptor de la mercancía y éste puede ser el importador o su agente de aduanas, cabe destacar que, en los créditos documentarios, el consignatario también puede ser el banco que avala la compra.
4. El “notify” es la persona a la que se le notifica la llegada a puerto de la mercancía.
5. El B/L puede emitirse a la orden del “shipper” o cargador, a la orden del “consignee” o receptor, nominativo (indicando el nombre del receptor de la mercancía) y al portador. En los dos últimos supuestos no cabe encomendar el documento a un tercero

Principales Implicaciones del título de propiedad de la mercancía para quien ostenta el conocimiento de embarque en su poder:

- La posibilidad de endoso o cesión a terceros en pago de deudas, donde el importador puede recibir el B/L mucho antes que la mercancía. En este caso, se podrá ceder el documento a sus acreedores para que puedan cobrar con la mercancía que aun ha de llegar. Al endosar el B/L, el importador transfiere la propiedad de la mercancía a su acreedor o cesionario y éste será quién pueda retirarla del muelle una vez ésta llegue al puerto de destino. En este caso en el que el endoso es efectuado por el receptor, para poder realizar dicha operación, éste documento deberá estar emitido a la orden del receptor o “consignee”. Cabe indicar que, para poder endosar, el endosante deberá hacer constar en el reverso del documento su firma y su sello, tratándose de un endoso en blanco o indicar además los datos identificativos de la firma endosante, denominado en este caso endoso completo.
- La posibilidad de negociación o consecución de anticipos, donde el importador puede conseguir que su banco u otra entidad financiera le anticipe las cantidades que supuestamente cobrará una vez las mercancías sean vendidas y las cuales ha de recibir por vía marítima y que vienen reflejadas en el B/L. Para ello deberá ofrecer a la entidad financiera unas garantías distintas a las mercancías indicadas en el conocimiento de embarque, para proceder con dicha operación.
- Posibilidad de pignoración o consecución de préstamos, donde el importador puede conseguir que su banco u otra entidad financiera le preste dinero, ofreciéndole a dicho banco o entidad financiera, todas las mercancías reflejadas en el B/L como garantía de dicho préstamo, en caso de no poder cumplir con el contrato por la realización del préstamo.

El Conocimiento de Embarque deberá tener las siguientes características, salvo que en el crédito se estipule lo contrario, como sigue: indicar el nombre completo de la firma transportista, que las mercancías hayan sido cargadas en transporte marítimo determinado; mencionar puertos de carga y descarga, y que

o esté sometido a charter-party¹⁰. Según el artículo 20 de las “Reglas y Usos Uniformes para créditos documentarios”, revisión de 2007, publicación nº 600 de la Cámara de Comercio Internacional (CCI).¹¹

Cláusulas importantes relativas al conocimiento de embarque:

- “Clean on Board”
Implica el reconocimiento por parte del consignatario del buque que la mercancía ha sido embarcada para su transporte en perfectas condiciones respecto a su acondicionamiento y embalaje correcto. Cualquier defecto que pueda apreciarse en el exterior de la mercancía en el puerto de destino será atribuible íntegramente a la naviera, es decir en caso de siniestro la naviera será la responsable.
- “On board” o “Shipped on board”:
Implica el reconocimiento del consignatario del buque de que la mercancía ha sido embarcada para su transporte, sin pronunciarse sobre el estado exterior de la misma, es decir sin valorar el embalaje. La mercancía ha sido embarcada sin pronunciarse sobre su estado exterior (embalaje), lo cual exime a la naviera de posibles desperfectos externos que pueda presentar la mercancía cuando llegue a puerto de destino, en caso de haber sufrido un siniestro.
- “Dirty on board”
Implica el reconocimiento por parte del consignatario del buque de que la mercancía ha sido embarcada para su transporte en condiciones externas defectuosas es decir con un embalaje incorrecto. Al hacerlo, exime a la naviera de posibles defectos externos que pueda presentar la mercancía cuando llegue a puerto de destino, desde un principio.

¹⁰ Cuando el B/L es emitido por el fletador y no por el propietario del buque transportando el cargamento, los bancos generalmente se niegan a aceptar dichos B / L como garantía para préstamos, o para el pago bajo una carta de crédito.

¹¹ Véase apartado Anexos: A1.2 Conocimiento de embarque o Bill of Lading (B/L) – Reglas y usos para créditos documentarios

A continuación expondremos los elementos más importantes en un conocimiento de embarque (B/L), como sigue:

Elementos	Descripción
Partes Contratantes	naviera o armador, consignatario, cargador o “shipper” y destinatario de la mercancía o “consignee”.
Nombre del buque	---
Numero de viaje	---
Puerto de carga y descarga	---
Descripción de la mercancía a transportar	Indicando marcas y números de sus embalajes.
Numero de contenedor (matrícula)	En caso de que la mercancía viaje con contenedor
Peso bruto y volumen de la mercancía	---
Flete que satisfacer	indicar si el flete es pagado en origen (prepaid) o en destino (collect).
Lugar y fecha de emisión del documento	puerto de carga y momento en que se efectúa la carga.
No. de originales de B/L emitidos	---

Tabla 9. Tabla resumen de los elementos incluidos en un conocimiento de embarque (B/L)

BILL OF LADING

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

B/L No.

Shipper (Complete name and address)

Nombre y dirección del exportador y de la naviera, armador o consignatario

Consignee (Complete name and address)

Nombre y dirección del destinatario de la mercancía

Notify (Complete name and address)

Nombre y dirección de la persona a la que se le notificará la llegada de la mercancía a puerto en destino

Shipped on board in apparent good order and condition, unless otherwise stated on the face hereof, the number of packages shown in Carrier's Receipt box, said to contain the goods described in the Particulars furnished by Merchant (contents, weight and measures unknown to Carrier) and to be discharged at the port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and be always afloat, and to be delivered in the like good order and condition as the aforesaid Port unto Consignees or their Assigns, they paying freight as indicated below plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must by tenet be duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. IN WITNESS WHEREOF THE NUMBER OF ORIGINAL BILLS OF LADING STATED BELOW HAVE BEEN SIGNED, ALL OF THIS TENOR AND DATE ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED, THE OTHERS TO STAND VOID.

Pre-carriage by: Datos de la empresa de transporte previo al embarque

Place of receipt by pre-carrier: Lugar de entrega de la mercancía antes del embarque

Vessel: Datos del barco, número de viaje

Port of loading: Puerto de carga

Port of discharge: Puerto de descarga

Place of ultimate delivery by ex-carrier: Lugar de última entrega por el consignatario

Marks and Numbers: Marcas y números de las mercancías

No. of Units: Número de unidades (de embalajes)

Kind of packages, description of goods: Tipo de bulto, descripción de la mercancía

Net weight: Peso bruto

Measurement: Volumen

CARRIERS RECEIPT

FREIGHT & CHARGES: Flete y gastos

Revenue Tons: Toneladas

Rate: Tarifa

Per: Por

Prepaid: Si es pagadero en origen

Collect: Si es pagadero en destino

Extra charges for declared value

DECLARED VALUE OF

Freight payable at: Flete a pagar en:

Place and date of issue: Lugar y fecha de emisión

Number of original B/L: Número de originales emitidos por el consignatario

Signed for the master

Figura 6 Imagen ilustrativa de un modelo de Conocimiento de embarque. Fuente Azure

2.12 Quien requiere nuestra intervención

Este apartado está íntegramente relacionado con el primero, ya que, en este caso, deberá coincidir con el Principal o Compañía, al cual será emitido el informe de averías.

Cabe destacar que, en esta sección, además de indicar quien requiere nuestra intervención en el asunto de referencia, debe ser indicada la fecha de nuestro requerimiento.

Descripción	Ejemplo
Srs. PRINCIPAL, en Ciudad donde se encuentra la sede principal, en fecha día, mes y año del requerimiento.	Srs. YUKUTA INSURANCE, en Barcelona, en fecha 14 de marzo de 2.019.

Tabla 10 Descripción y ejemplo de cómo indicar quien requiere nuestra intervención.

2.13 Fecha, asistentes y lugar de nuestra intervención

En nuestro informe de averías debe constar, el lugar y la fecha de nuestra intervención, en caso de haberse realizado inspección. Ya que existen casos donde la mercancía ya ha sido destruida en el momento de nuestro requerimiento, ya que el requerimiento nos puede llegar en fechas muy posteriores al siniestro relativo a la mercancía objeto de nuestro interés.

Cabe indicar que, si bien normalmente solo se requiere una inspección en un único lugar, existen casos en los que, debido a la naturaleza del siniestro, deben ser realizadas varias inspecciones en un mismo lugar o incluso en lugares distintos a fin de esclarecer los hechos y poderlo plasmar en el informe.

Descripción	Ejemplo
<i>El día de mes de año, en las instalaciones de la firma Nombre de la firma, ciudad donde se encuentra dicha firma (País donde se encuentra dicha firma)</i>	<i>El 6 de abril de 2.018, en las instalaciones de la firma MAPECH transportes S.L., Berlín (Alemania).</i>

Tabla 11 Descripción y ejemplo de cómo indicar fecha y lugar de nuestra intervención

En el caso de haber realizado varias inspecciones se seguirá el mismo formato indicando por orden cronológico el lugar y la fecha de cada inspección en una nueva línea.

Respecto a los asistentes en el lugar de nuestra intervención, deben ser indicados de la manera más identificativa posible en una sección aparte, justo a continuación de la fecha y el lugar de nuestra intervención. Debe ser indicado que si bien, siempre que sea posible se realizará inspección, existen casos, como el mencionado anteriormente en los que no se ha podido realizar la inspección de la mercancía, no siendo por ello suprimible esta sección. Debe indicarse de una manera precisa y breve que nadie ha realizado inspección (con un simple no procede o no aplicable bastaría).

Además, será en este subapartado donde indicaremos las personas con las que hemos mantenido conversaciones telefónicas, identificándolas de la misma manera que en el caso anterior (donde se identificaban a los asistentes durante el momento de nuestra intervención).

Descripción	Ejemplo
Sr. Nombre de la persona completo, Cargo que ejerce en la firma que representa <i>de la firma</i> Nombre completo de la firma que representa.	<i>Sr. Marc Pérez Checa, Gerente de reclamaciones de la firma MAPECH Transportes S.L.</i>

Tabla 12 Descripción y ejemplo de cómo indicar los asistentes en nuestra intervención.

2.14 Descripción de los hechos

Como su nombre indica, la sección catorce (14) constará de una descripción lo más detallada y referenciada posible del siniestro, no indicando la causa de éste, ya que dicha causa pertenecerá a la última sección de nuestro informe, descrita en el punto dieciséis (16).

Durante la redacción de la descripción, se ha de tener en cuenta que irá dividida en dos subsecciones, a fin de facilitar la comprensión para el lector de nuestro informe de averías, la primera se indicará el porqué de nuestro requerimiento, como sigue:

- En este primer párrafo, se indicará el trayecto que ha realizado la mercancía objeto de nuestro interés, es decir el origen, donde se carga la mercancía y el destino final, indicando a su vez los puntos intermedios o escalas, en caso de haberlos. Además, al igual que en el apartado donde detallábamos la mercancía objeto de nuestro interés, lo volveremos a indicar, ya que el propósito de indicar de manera repetitiva varios sucesos a lo largo del reporte es que el lector, no tenga que volver a leer un apartado anterior para poder seguir el hilo del documento y pueda comprender el significado de éste leyéndolo una única vez.
- A continuación, se indicará quien ha realizado el transporte de la antedicha mercancía, es decir la firma o firmas transportistas que han intervenido a lo largo de toda la cadena de transporte.
- En este tercer párrafo indicaremos las matrículas del vehículo o vehículos porteadores encargados de realizar el transporte, así como las fechas de carga en origen (en caso de disponer de dicha información).
- Finalmente, para concluir esta subsección indicaremos el lugar de descarga de la mercancía, la fecha de descarga en destino, en caso de disponer de dicha información y a su vez, es en este último apartado donde indicaremos como ha llegado la mercancía a destino, en base a información y documentación aportada.

Debe indicarse que estos cuatro párrafos descritos, han de dar a entender al lector una idea de la situación previa a nuestra intervención, dejando para la segunda subsección el resultado de los hechos, obtenido tras nuestra intervención, como sigue:

- En este primer párrafo indicaremos, una vez más, el total de la mercancía objeto de nuestro interés, a modo de introducción a la inspección realizada. En caso de
- A continuación, indicaremos la cantidad de mercancía que ha llegado a destino con daños. Es en este apartado donde se indicará de manera detallada y exacta el total de mercancía dañada, pudiendo ser la totalidad de la mercancía objeto de nuestro interés o una parte.
- En este tercer párrafo indicaremos que se hizo al detectar los daños, en ocasiones las firmas receptoras, deciden devolver la mercancía a origen, en otras deciden no descargar la mercancía hasta que llegue el perito para verificar el alegado siniestro en todo caso, debe ser anotado en esta subsección.
- Finalmente, indicaremos el resultado de nuestra intervención, es decir como hemos visto la mercancía, corroborando el alegado siniestro. Es en esta sección, pudiendo dividirse en varios párrafos a fin de facilitar su comprensión, donde se indicará la venta por salvamento¹² (en caso de haberse realizado). Dicha venta debe indicarse de la manera más completa posible, con el nombre la firma que ha realizado la compra, así como el importe por el cual se ha realizado la venta.

Debemos destacar que será en la descripción de los hechos donde se mostraran las fotografías tomadas (en caso de haberse realizado inspección) y las fotografías aportadas, es decir aquellas fotografías tomadas por alguna de las partes implicada en el siniestro, la cual tomó fotografías tras producirse el siniestro o en algún punto anterior al momento de nuestra intervención.

En nuestro informe de averías debe señalarse las fotografías que han sido facilitadas por un tercero y que no hemos tomado nosotros (un simple pie de foto bastaría)

¹² Concepto el cual se refiere a una venta realizada de la mercancía afectada en el siniestro, por precio demeritado, a fin de recuperar parte del importe de dicha mercancía.

2.15 Extensión de la avería

Tal y como nos muestra su título, esta parte expondrá el importe total que se establecería a consideración de nuestros principales o la compañía. Es decir, no siempre se indemnizará al asegurado con el importe indicado en la extensión de la avería.

Dicha indemnización no correrá a cargo del perito o inspector que realiza el informe, sino que variará en función de la póliza contratada por el asegurado a la Compañía.

Esta sección debe ser lo más clara posible, resaltando de alguna forma el importe total reclamado, debiendo ser indicados todos los importes con sus correspondientes descripciones, mediante una tabla tipo Excel, como sigue:

Referencia	Descripción	Unidades	€/Unidad	Importe total
Se indicará la referencia de la mercancía reclamada, localizada normalmente en algunas de las facturas ya sea comercial o de reclamación.	Indicaremos el nombre completo del producto transportado, localizado normalmente en algunas de las facturas ya sea comercial o de reclamación.	Total de unidades afectadas.	Precio unitario de la mercancía objeto de nuestro interés	Importe total al que asciende la mercancía reclamada.

Tabla 13 Como indicar la extensión de la avería.

Cabe destacar que, de ser necesario, se utilizaran varias tablas, indicando los importes de las distintas partidas por separado y posteriormente, se realizara una tabla englobando el cómputo total del importe reclamado, referenciando cada una de las tablas con sus distintos importes.

Algunas compañías, solicitan el peso total de la mercancía afectada, por lo que se lo indicaremos justo después de la tabla descriptiva donde ya habremos indicado el importe total de la extensión de los daños. Dicho peso debe ser unidades del sistema internacional (Kg).

2.16 Causa de la avería

Al igual que la sección anteriormente descrita, leyendo el título entenderemos lo que se debe exponer en el punto dieciséis (16), no obstante, debemos destacar algunos conceptos a tener en cuenta a la hora de redactar las causas de las posibles faltas o daños.

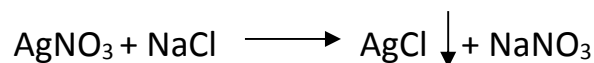
Existen casos en que las causas de los alegados daños son muy obvias y claras, pero en otros, puede ocurrir que o bien por falta de documentación e información o bien por la simple naturaleza del siniestro, no podemos definir con exactitud una causa en concreto. En ese caso, expondremos en nuestro informe todas las posibles causas que podrían haber ocasionado dicho siniestro sin afirmar que una de ellas haya sido la causante de éste.

De todas formas, debemos documentarnos e informarnos a fin de evitar este tipo de situaciones ya que como inspectores de averías debemos recolectar el máximo de información para la compañía y que esta decida si dicho siniestro está cubierto por la póliza contratada por su asegurado.

2.16.1 Mojaduras como causa de la avería

Cuando los daños en la carga han sido producidos por la acción del agua es de suma importancia distinguir si el agua causante de los alegados daños es agua de mar (lo que podría indicar un mal sellado de las escotillas, un golpe de mar, etc.) o bien agua dulce (lo que podría indicar condensaciones, acción de la lluvia, etc.).

Es en estos casos donde resulta fundamental la prueba del nitrato de plata (AgNO_3), denominada de este modo por las propiedades de dicho producto al entrar en contacto del cloruro de sodio (NaCl o sal común), reaccionando y generando cloruro de plata (AgCl) y nitrato de sodio (NaNO_3). Puesto que el cloruro de plata resulta ser una sal no soluble en agua y precipita formando una especie de capa blanquecina fácilmente visible.



Cuando la mercancía objeto de nuestro interés es transportada en contenedores y la causa de los daños es por mojaduras, es indispensable realizar dicha prueba, al objeto de determinar quién puede ser el culpable real, si la compañía naviera o la firma transportista que realiza la fase de transporte terrestre hasta el destino final.

Por otro lado, si una vez realizado el test, la mercancía ha sido afectada por agua dulce, al no cumplirse la fórmula expuesta anteriormente, el AgNO_3 no reaccionará por lo que resultará en un líquido transparente sin ese color blanquecino característico en caso de existir NaCl en dicha mezcla.

Por este motivo todo Comisario de Averías debe utilizar en sus inspecciones la prueba del nitrato de plata, al objeto de ofrecer unos dictámenes precisos y concluyentes; así como, de ayuda para determinar la extensión y causa de los daños.

2.17 Observaciones e información adicional

Finalmente, es en esta sección donde resaltaremos aquella información que creemos que debe ser mencionada dos veces, ya que ya la habremos indicado en su respectivo apartado.

Dicha información puede ser, por ejemplo, una factura, la cual no se nos ha sido facilitado y previa indicación en su respectivo apartado, lo volveremos a mostrar en este punto.

Además, debemos indicar cualquier anotación que creamos, salga de lo normal en el siniestro acontecido, es decir, anotaciones que faciliten a la compañía la toma de decisiones, intentando no dar afirmaciones en caso de no estar totalmente seguros de ellas.

Capítulo 3. Emisión de un Informe de Averías

Una vez explicado en su cómputo general lo que son los Comisarios de Averías y la estructura que debe seguir un Informe de averías, procederemos a realizar tres Informes de Averías para emitir a la compañía.

Dichos Informes han sido realizados a partir de la estructura descrita anteriormente, no obstante, y debido a la naturaleza de los mismos, en algún caso sufrirán pequeñas variaciones a fin de clarificar su contenido.

Los tres Informes de Averías constarán de los siguiente:

- Informe de Averías relacionado con mojaduras como causa de los daños.
- Informe de Averías relacionado con un desplazamiento como causa de los daños
- Informe de Averías relacionado con el hurto/robo de mercancía en un área de servicio.

Si bien, ya ha sido mencionado en la introducción de este trabajo, podrá comprobarse que en los tres casos expuestos se responderán las cinco (5) preguntas básicas que deben ser contestadas en un informe emitido, como sigue:

1. ¿Qué ha pasado?
2. ¿Cómo ha pasado?
3. ¿Por qué ha pasado?
4. ¿Dónde ha pasado?
5. ¿Cuál es la extensión de los daños?

Por lo que respecta a estos expedientes mostrados a continuación, cabe destacar que todos los nombres de la firmas mencionadas, personas implicadas y documentación han sido modificados, inventados u ocultados y carecen de cualquier valor documental e informativo, al objeto de preservar la intimidad y privacidad de éstos, por lo que no coincidirán los valores mostrados en los Informes con la documentación adjunta de cada uno de éstos.

3.1 Informe de Averías No. 00001 | | Ref. MAPECH 20011996M

MAPECH MARINE CARGO SURVEYORS, S.L.U.

C/ Pasaje ochenta y tres No. 2

Módulo 8, oficina 3-e

08320 El Masnou (Barcelona)

E-mail: mpcheca96@mapech.eu.sp

Con sedes en:

Berlín | París | Madrid | Viena

Oporto | Oslo | Moscú



MAPECH

MARINE CARGO SURVEYORS

INFORME DE AVERÍAS No. 00001 || REF. MAPECH: 20011996M

Principal / Compañía	COPERATR INSURANCE COMPANY Paseo cartut No. 3 4455-221098 Ertereia (Rusia)
Asegurado	ROLLER S.L.
Póliza	BRTEPDC2342
Referencia del Principal	01673456

Remitente	TEREDOR LDA Zona Industrial Padrões, Apartado 45 Sever do Avouga (Portugal)
receptor	SOTIETERA IMPORTATION LECLERC Snemscape – Rue de l’or 73245 Tilloy de Les Mofflaines (Francia)

Descripción detallada del interés motivo de nuestra intervención	El interés motivo de nuestra intervención decía estar compuesto por cuarenta y siete (47) pallets formados por ciento treinta y ocho (138) bultos conteniendo SOFÁS (CANAPÉ),	
Especificaciones de la mercancía a inspeccionar	<u>Peso bruto</u>	7.456,56 kg
	<u>Peso Neto</u>	7.000 kg
	<u>Valor factura</u>	13.567,33 Euros

Facturas comerciales

No aportada a la fecha de emisión del presente Informe de averías.

No obstante, a lo anterior, se nos aportó una (1) Confirmación de pedido valorada como sigue:

No. de Conf.	Código	Peso [Kg]	Importe
0422423	223441	7.456,56	13.567,33
Total			(Euros) 13.567,33

Marcas	No observadas
Embalajes	Sofás desmontados, de un único modelo, dispuestos en el interior de cajas de cartón corrugado, presentándose sobre base paletizada de madera. En el interior de dichas cajas de cartón, los muebles (sofás), se hallaban envueltos en bolsas de plástico transparente.
Estiba	<p>No observada.</p> <p>No obstante, en base a la información verbal aportada, bultos dispuestos en el plan del semirremolque porteador matricula LE-WE-32.</p>
Trincaje	<p>No observada.</p> <p>No obstante, en base a la información verbal aportada, bultos dispuestos en el plan del semirremolque porteador matricula LE-WE-32.</p>

Transportistas sucesivos	<p><u>El asegurado:</u></p> <p>ROLLER S.L.</p> <p>Zona Industrial da Pedrulhate, Lote 242</p> <p>305340 – 1832 Meadade (Portugal)</p>
Medio de transporte	Por carretera, desde las instalaciones de la firma Teredor LDA., en Sever do Vouga (Portugal), hasta las instalaciones de la firma receptora en destino final Sotietera Importation Leclerc, en Tilloy de Les Moflaines (Francia).

	<p>Mercancía cargada en el interior de vehículo porteador matrículas 53-KN-65 / LE-WE-32, en fecha 4 de diciembre de 2.017, en las instalaciones de la firma expedidora, Teredor LDA., en Sever do Vouga (Portugal)</p> <p>Transporte amparado bajo Carta de porte CMR No. 141333, fechada el 1 de diciembre de 2.017.</p>											
Documentación de transporte	<p>Una (1) Carta de porte CMR y un (1) Albarán de entrega (A), como sigue:</p> <table><tr><th>Documento No.</th><th>Fecha</th><th>Instrucciones</th><th>Reservas</th></tr><tr><td>CMR: 141333</td><td>04/12/17</td><td>---</td><td rowspan="2">(*)</td></tr><tr><td>A: BL2017/3532278</td><td>24/11/17</td><td>---</td></tr></table> <p>(*) <u>Traducción libre del francés:</u> “18 bultos Rehusados, mojados y rotos”</p>	Documento No.	Fecha	Instrucciones	Reservas	CMR: 141333	04/12/17	---	(*)	A: BL2017/3532278	24/11/17	---
Documento No.	Fecha	Instrucciones	Reservas									
CMR: 141333	04/12/17	---	(*)									
A: BL2017/3532278	24/11/17	---										

Fecha / Lugar de Inspección	El 22 de mayo de 2.018, en las instalaciones de la firma asegurada, Roller S.L., Meadade (Portugal)
Quien requiere nuestra intervención y cuando	Sres. COPERATR INSURANCE COMPANY, Ertereia, el 2 de febrero de 2.018.
Asistentes en el lugar de inspección	<p>Sr Aldo Martinez, Gerente de reclamaciones de la firma asegurada.</p> <p>Mapech, en representación de COPERATR INSURANCE COMPANY</p> <p><u>Habiéndose mantenido diversas conversaciones telefónicas posteriores con:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sr. Aldo Martinez, Gerente de reclamaciones de la firma asegurada

Descripción de la avería	<p>Según la información verbal y documentación recopilada, se establece que la mercancía se dañó durante la fase de transporte, en forma de mojaduras.</p> <p>Según dicha información, se establecerían los siguientes hechos:</p>
---------------------------------	--

- La firma Teredor LDA., en Sever do Vouga (Portugal), vendió cuarenta y siete (47) pallets formados por ciento treinta y ocho (138) bultos conteniendo SOFÁS (CANAPÉ), a la firma Sotietera Importation Leclerc, en Tilloy de Les Mofflaines (Francia)
- Para realizar el transporte de la antedicha mercancía se contrataron los servicios de la firmaa asegurada Roller S.L.
- La mercancía objeto de nuestro interés fue cargada en el interior de vehículo porteador matrículas 53-KN-65 / LE-WE-32 en fecha 4 de diciembre del 2.017, en las instalaciones de la firma remitente, en Sever do Vouga (Portugal).
- Finalmente, dicha mercancía fue entregada en las instalaciones de la firma Sotietera Importation Leclerc, en Tilloy de Les Mofflaines (Francia), observándose daños en forma de mojaduras.

Como consecuencia de lo anterior, fue solicitada nuestra intervención al objeto de determinar la causa y extensión de los daños alegados.

Personados en la fecha y lugar anteriormente mencionados, pudimos comprobar lo siguiente:

- La mercancía objeto de nuestro interés decía estar compuesta por cuarenta y siete (47) pallets formados por ciento treinta y ocho (138) bultos conteniendo SOFÁS (CANAPÉ), con un peso bruto de 7.456,56 kg.
- No obstante, a la llegada a destino, los receptores se percataron que parte de la mercancía, un total de dieciocho (18) bultos, presentaban daños en forma de mojaduras, motivo por el cual se insertaron reservas en la Carta de porte CMR.



*(Fotografías aportadas de cómo llegó alegadamente la mercancía a
Destino final)*

- Dichos paquetes fueron rechazados y llevados de vuelta a las instalaciones de la firma asegurada Roller S.L. Meadade (Portugal)
- Presentados en la fecha y lugar indicados, nos fueron mostrados a inspección los dieciocho (18) bultos afectados.
- Inspeccionados los mismos, en general, aunque el embalaje de cartón mostraba signos evidentes de presencia de agua, los sofás tipo canapé no presentaban daños severos, mostrando asimismo algo de suciedad debido a su falta de embalaje.



(Fotografías realizadas en nuestra inspección)

- Como consecuencia de lo anterior y habiendo sido rechazada por parte de la firma receptora, se procedió a buscar un posible comprador como salvamento, obteniendo una oferta por parte de la empresa Celestinas Araújo & Cia, Lda¹, por un importe total de 600,- Euros, donde estaba y como estaba.

1. Celestinas Araújo & Cia, Lda¹
Rua Dr. Serdofun Lima 334
Trofa (Portugal)

Extensión de la avería

Conforme a lo señalado y según la documentación aportada, el importe de los daños se establecería en las siguientes cantidades:

Ref.	Descripción	Uds.	Paquetes	€/Un.	Importe
01224	Canape RV	9	18	212,00	1.908,00
① Importe mercancía				[Euros] 1.908,00	

	Descripción	Importe
	Importe ofertado venta de salvamento	600,00
	② Importe venta de salvamento	[Euros] 600,00
	Descripción	Importe
	① Importe mercancía	1.908,00
	② Importe venta de salvamento	-600,00
	Extensión de los daños	[Euros] 1.308,00
<p>Importe total que proponemos a la mejor consideración de nuestros Principales, estimándose el peso de la mercancía afectada en 765,- Kg</p>		
Causas de la avería	<p>En base a la información aportada y salvo prueba posterior en lo contrario, el origen de los daños debe ser propiamente atribuible a la entrada de agua en el interior del semirremolque porteador matrícula LE-WE-32 a través de su lona, hallándose los bultos afectados en la parte frontal del mismo.</p> <p>Cabe indicar que, en el momento de nuestra intervención, dicho vehículo no se encontraba disponible, siendo informados que la lona ya había sido reparada, no siéndonos aportada ninguna documentación al respecto.</p>	

Observaciones e información adicional	No procede.
Documentación adjunta	<ul style="list-style-type: none"> - Copia Carta de porte CMR No. 141333 (<i>con reservas a la entrega</i>), fechada el 4 de diciembre de 2.017. - Copia Albarán de entrega No. BL2017/3532278 (<i>con reservas a la entrega</i>), fechado el 24 de noviembre de 2.017. - Copia Factura de reclamación al asegurado No. AF2017/42332569, fechada el 11 de enero de 2.018.

El expediente con Número de Referencia: 20011996M, se emite bajo la mayor consideración de nuestros Principales, todo lo redactado durante éste, queda expuesto bajo la documentación e información aportada

durante el tiempo transcurrido durante nuestra intervención, no haciéndose responsables el presente firmante de las condiciones, términos y cantidades u otras variables que puedan encontrarse en la Póliza de seguros de la firma asegurada.

Inspección realizada mediante Agente Local en Meadade (Portugal)

Barcelona, 22 de Mayo de 2.018

Marc Pérez Checa

Comisario de averías

A large, stylized handwritten signature in blue ink, likely belonging to Marc Pérez Checa, is written over the text of the document.

3.2 Informe de Averías No. 00002 || Ref. MAPECH 20021997M

MAPECH MARINE CARGO SURVEYORS, S.L.U.

C/ Pasaje ochenta y tres No. 2

Módulo 8, oficina 3-e

08320 El Masnou (Barcelona)

E-mail: mpcheca96@mapech.eu.sp

Con sedes en:

Berlín | París | Madrid | Viena

Oporto | Oslo | Moscú



MAPECH

MARINE CARGO SURVEYORS

INFORME DE AVERÍAS No. 00002 || REF. MAPECH: 20021997M

Principal / Compañía	EXAT SEGUROS GENERALES S.A. C/ Emilio Vargas Llosa No. 423 28043 Madrid
Asegurado	ANDREA LOZANO, S.L.
Póliza	BRTEPDC23345542
Referencia del Principal	01673456342

Remitente	JOSÉ BARTO. E HIJOS, S.L. Urb. Almerimar C/ Milanotera albaricoque, 2 04711 El Ejido (Almería)
receptor	FRUTAS MANOLO Pabellón C, Puestos de 73.0479 al 3.6754 08040 Mercabarna (Barcelona)

Descripción detallada del interés motivo de nuestra intervención	El interés motivo de nuestra intervención decía estar compuesto por 4,5 pallets conteniendo cuatrocientas treinta y una (431) cajas con VERDURAS FRESCAS VARIADAS, cantidades según documentación aportada:	
Especificaciones de la mercancía a inspeccionar	<u>Peso bruto</u>	3.100,56 kg
	<u>Peso Neto</u>	3.053,- Kg
	<u>Valor factura</u>	2.000 Euros

Facturas comerciales	Una (1) Factura de venta y dos (2) facturas de reclamación, como sigue:		
	Factura No.	Fecha	Importe [€]
	18-14564	13/03/18	2.000
	18-144545	28/02/18	254,02
	V18-1843	14/03/18	244,25

Marcas	Etiquetas pegadas en las cajas con la identificación del producto, presentando asimismo el nombre de la firma proveedora, entre otros.
Embalajes	Mercancía dispuesta en el interior de cajas de plástico, colocadas estas sobre base paletizada de madera, cohesionadas por medio de cantoneras y flejes horizontales de plástico
Estiba	No observada. En el momento de nuestra intervención, la mercancía se encontraba descargada, por lo que no pudimos observar cómo ésta iba estibada y trincada en el interior del vehículo porteador.
Trincaje	No observada. No obstante, en base a información verbal y fotografías aportadas, los pallets iban estibados sobre el plan del semirremolque matrícula R-6060-BPT.

Transportistas sucesivos	<u>Como transportista efectivo, el asegurado:</u> ANDREA LOZANO, S.L. Ramblas de los Sotillos, 1034 18740 Castell de Ferrol (Granada)
---------------------------------	--

	<p><u>Por cuenta de:</u></p> <p>LOGISTICA Y TRANSPORTE CEHAT S.L.</p> <p>Paraje Laimundista 192</p> <p>04700 El Ejido (Almería)</p>								
Medio de transporte	<p>Por carretera, desde las instalaciones de la firma expedidora José Barto. E Hijos, S.L., en El Ejido (Almería), hasta las instalaciones de la firma receptora en destino final Frutas Manolo, en Mercabarna (Barcelona)</p> <p>Mercancía cargada en el interior de vehículo porteador matrículas 6345-FYT para la cabeza tractora y R-6060-BPT para el semirremolque, en fecha 28 de febrero de 2.018, en las instalaciones de la firma expedidora José Barto. E Hijos, S.L., en El Ejido (Almería).</p> <p>Transporte amparado bajo Albarán de Entrega No. 30915, fechado el 28 de febrero de 2.018.</p>								
Documentación de transporte	<p>Un (1) Albarán de entrega, como sigue:</p> <table><tr><th>Albarán No.</th><th>Fecha</th><th>Instrucciones</th><th>Reservas</th></tr><tr><td>30915</td><td>28/2/18</td><td>---</td><td>---</td></tr></table>	Albarán No.	Fecha	Instrucciones	Reservas	30915	28/2/18	---	---
Albarán No.	Fecha	Instrucciones	Reservas						
30915	28/2/18	---	---						

Fecha / Lugar de Inspección	El día 1 de marzo de 2.018, en las instalaciones de la firma receptora Frutas Manolo, en Mercabarna (Barcelona).
Quien requiere nuestra intervención y cuando	Sres. EXAT SEGUROS GENERALES S.A, Madrid, el 2 de febrero de 2.018.
Asistentes en el lugar de inspección	<p>Sr Antonio Checa, Conductor del vehículo porteador</p> <p>Sr Luis Fernandez, Delegado de ventas de la firma Frutas Manolo.</p> <p>MAPECH S.L.U., en representación de EXAT SEGUROS GENERALES S.A.</p>

	<p><u>Habiéndose mantenido diversas conversaciones telefónicas posteriores con:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sr Antonio Checa, Conductor del vehículo porteador. - Sr Luis Fernandez, Delegado de ventas de la firma Frutas Manolo.
--	---

Descripción de la avería	En base a la información verbal y documental recopilada, se establece que uno de los pallets conteniendo tomates maduros se vino abajo durante las operaciones de descarga, produciendo daños en dicha mercancía.																																				
	Según dicha información se establecerían los siguientes hechos:																																				
	<ul style="list-style-type: none">La firma José Barto. E Hijos, S.L., en El Ejido (Almería) vendió 4,5 pallets conteniendo cuatrocientas treinta y una (431) cajas con verduras frescas variadas a la firma Frutas Manolo en Mercabarna (Barcelona).																																				
	<table><tr><th>Descripción</th><th>Bultos</th><th>Peso Bruto/Neto [Kg]</th></tr><tr><td>Tomate segunda</td><td>144</td><td>977,00</td></tr><tr><td>Tomate Choc</td><td>28</td><td>193,00</td></tr><tr><td>Calabacín</td><td>24</td><td>218,00</td></tr><tr><td>Berenjena Segunda</td><td>33</td><td>188,00</td></tr><tr><td>Berenjena Larga</td><td>119</td><td>643,00</td></tr><tr><td>Pimiento Avenado</td><td>9</td><td>94,00</td></tr><tr><td>Pimiento Rojo Segunda</td><td>19</td><td>190,00</td></tr><tr><td>Pimiento Calif. Amarillo</td><td>8</td><td>80,00</td></tr><tr><td>Pimiento Calif. Verde</td><td>11</td><td>110,00</td></tr><tr><td>Pimiento Calif. Rojo</td><td>36</td><td>360,00</td></tr><tr><td>Total</td><td>431</td><td>3.053,00</td></tr></table>	Descripción	Bultos	Peso Bruto/Neto [Kg]	Tomate segunda	144	977,00	Tomate Choc	28	193,00	Calabacín	24	218,00	Berenjena Segunda	33	188,00	Berenjena Larga	119	643,00	Pimiento Avenado	9	94,00	Pimiento Rojo Segunda	19	190,00	Pimiento Calif. Amarillo	8	80,00	Pimiento Calif. Verde	11	110,00	Pimiento Calif. Rojo	36	360,00	Total	431	3.053,00
Descripción	Bultos	Peso Bruto/Neto [Kg]																																			
Tomate segunda	144	977,00																																			
Tomate Choc	28	193,00																																			
Calabacín	24	218,00																																			
Berenjena Segunda	33	188,00																																			
Berenjena Larga	119	643,00																																			
Pimiento Avenado	9	94,00																																			
Pimiento Rojo Segunda	19	190,00																																			
Pimiento Calif. Amarillo	8	80,00																																			
Pimiento Calif. Verde	11	110,00																																			
Pimiento Calif. Rojo	36	360,00																																			
Total	431	3.053,00																																			
<ul style="list-style-type: none">Para realizar el transporte de la antedicha mercancía se contrataron los servicios de la firma Logistica Y Transporte Cehat S.L., la cual subcontrató a la firma asegurada para realizar el trayecto.																																					

- La mercancía objeto de nuestro interés fue cargada en el interior de vehículo porteador matrículas 6345-FYT para la cabeza tractora y R-6060-BPT para el semirremolque, en fecha 28 de febrero de 2.018, en las instalaciones de la firma remitente, en El Ejido (Almería).
- Finalmente, dicha mercancía fue entregada en las instalaciones de la firma Frutas Manolo en Mercabarna (Barcelona), no obstante, a la manipulación de los pallets, en el lugar previsto de descarga, uno (1) de los pallets conteniendo tomates maduros se precipitó al suelo del semirremolque, al romperse una de las tablas de soporte de la base de madera del pallet.

Como consecuencia de lo anterior, fue solicitada nuestra intervención al objeto de determinar la causa y extensión de los daños alegados.

Personados en la fecha y lugar anteriormente mencionados, pudimos comprobar lo siguiente:

- La mercancía objeto de nuestro interés decía estar compuesta por 4,5 pallets conteniendo cuatrocientas treinta y una (431) cajas con verduras frescas variadas, con un peso neto de 3.053,-Kg.



(Fotografías realizadas en nuestra inspección)

- En el momento de nuestra intervención se estaban realizando trabajos de recogida y reacondicionamiento de las cajas caídas, que formaban parte del pallet que cedió, por parte del conductor y otro personal de almacén.

	<div>○ Se pudo observar que más de 2/3 de las cajas que conformaban el pallet se habían caído; detectándose la presencia de cajas de plástico rotas y múltiples piezas/unidades con golpes y daños tanto en la epidermis como en su parte interior, hallándose, otra parte de los tomates, en aparente buen estado.</div> <div>En conversaciones con el Luis Fernandez, Delegado de ventas de la firma Frutas Manolo, se nos indicó que iban a proceder a hacer un destrío de mercancía y a vender la misma demeritada al mejor precio posible.</div> <div>Dicha mercancía fue vendida, a un precio muy inferior al estipulado en un principio. Según documentación aportada, la partida afectada fue vendida a un precio de 0,15 Euros/Kg en lugar de los 0,40 Euros /Kg indicados en un principio.</div>																																																		
Extensión de la avería	<div>Conforme a lo señalado y según la documentación aportada, el importe de los daños se establecería en las siguientes cantidades:</div> <div>Importe estipulado antes del siniestro:</div> <table><tr><th>Descripción</th><th>Peso [Kg].</th><th>Paquetes</th><th>€/Kg.</th><th>Importe</th></tr><tr><td>Tomate SU</td><td>977</td><td>144</td><td>0.40</td><td>390,80</td></tr><tr><td colspan="4">①Importe estipulado</td><td>[Euros] 390,80</td></tr></table> <div>Importe de venta demeritado:</div> <table><tr><th>Descripción</th><th>Peso [Kg].</th><th>Paquetes</th><th>€/Kg.</th><th>Importe</th></tr><tr><td>Tomate SU</td><td>977</td><td>144</td><td>0.15</td><td>146,55</td></tr><tr><td colspan="4">②Importe de venta demeritado</td><td>[Euros] 146,55</td></tr><tr><th colspan="4">Descripción</th><th>Importe</th></tr><tr><td colspan="4">① Importe estipulado</td><td>390,80</td></tr><tr><td colspan="4">② Importe de venta demeritado</td><td>-146,55</td></tr><tr><td colspan="4">Extensión de los daños</td><td>[Euros] 244,25</td></tr></table> <div>Importe total que proponemos a la mejor consideración de nuestros Principales, Con un peso total de mercancía afectada de 977,- Kg.</div>	Descripción	Peso [Kg].	Paquetes	€/Kg.	Importe	Tomate SU	977	144	0.40	390,80	①Importe estipulado				[Euros] 390,80	Descripción	Peso [Kg].	Paquetes	€/Kg.	Importe	Tomate SU	977	144	0.15	146,55	②Importe de venta demeritado				[Euros] 146,55	Descripción				Importe	① Importe estipulado				390,80	② Importe de venta demeritado				-146,55	Extensión de los daños				[Euros] 244,25
Descripción	Peso [Kg].	Paquetes	€/Kg.	Importe																																															
Tomate SU	977	144	0.40	390,80																																															
①Importe estipulado				[Euros] 390,80																																															
Descripción	Peso [Kg].	Paquetes	€/Kg.	Importe																																															
Tomate SU	977	144	0.15	146,55																																															
②Importe de venta demeritado				[Euros] 146,55																																															
Descripción				Importe																																															
① Importe estipulado				390,80																																															
② Importe de venta demeritado				-146,55																																															
Extensión de los daños				[Euros] 244,25																																															

Causas de la avería	<p>En base a la información aportada y salvo prueba posterior en lo contrario, el origen de los daños debe ser propiamente atribuible a la caída de las cajas conteniendo tomates maduros al suelo de semirremolque matrícula R-6060-BPT, debido a la rotura de una de las maderas de la base del pallet.</p> <p>Si bien, dicha mercancía realizó el transporte indicado anteriormente sin incidencias, fue mientras dicho pallet era manipulado durante su descarga, que este cedió, cayendo dicha mercancía al suelo de antedicho semirremolque.</p>
----------------------------	--

Observaciones información adicional	<p>e No procede.</p>
Documentación adjunta	<ul style="list-style-type: none">- Copia Albarán de entrega No. 30915, fechado el 28 de febrero de 2.018.- Copia Factura de venta No. 18-14564, fechada el 13 de marzo de 2.018.- Copia factura de reclamación, No. 18-144545, fechada el 28 de febrero de 2.018.- Copia factura de reclamación No. V18-1843, fechada el 14 de marzo de 2.018.

El expediente con Número de Referencia: 20021997M, se emite bajo la mayor consideración de nuestros Principales, todo lo redactado durante éste, queda expuesto bajo la documentación e información aportada

durante el tiempo transcurrido durante nuestra intervención, no haciéndose responsables el presente firmante de las condiciones, términos y cantidades u otras variables que puedan encontrarse en la Póliza de seguros de la firma asegurada.

Inspección realizada mediante Agente Local en Barcelona

Barcelona, 4 de marzo de 2.018

Marc Pérez Checa

Comisario de averías



3.3 Informe de Averías No. 00003 || Ref. MAPECH 20031998M

MAPECH MARINE CARGO SURVEYORS, S.L.U.

C/ Pasaje ochenta y tres No. 2

Módulo 8, oficina 3-e

08320 El Masnou (Barcelona)

E-mail: mpcheca96@mapech.eu.sp

Con sedes en:

Berlín | París | Madrid | Viena

Oporto | Oslo | Moscú



MAPECH

MARINE CARGO SURVEYORS

INFORME DE AVERÍAS No. 00003 || REF. MAPECH: 20031998M

Principal / Compañía	ZUARTE SERVICES AIE C/ Agustínito de Fotexá, 21-72 28036 Madrid
Asegurado	AUDIFONET S.A.
Póliza	BRTEPDC2342SAA
Referencia del Principal	01673456SQ2 Ref. Audifonet: 223311

Remitente	YESIME SATIS MAGAZALTRARI VE TEKSTIL FAB A.S.I Ankara Yolu 11. Km 24. Gursu Kavsagi Bursa 16580 Bursa (Turquía)
receptor	GALITRUTENS 446, S.L. Clt. de Culleredotere C/ Ramón Añóer, Parque 735-736-77332 15189 Ledoño- Culleredo (A Coruña) <u>Por cuenta de:</u> INDUSTRIAS DE DISEÑO TEXTIL E HILO, S.A. Avenida de las diputaciones 15143 Arteixo (A Coruña)

Descripción detallada del interés motivo de nuestra intervención	El interés motivo de nuestra intervención decía estar compuesto por cuarenta y nueve (49) pallets, con un total de novecientos treinta y cinco (935) bultos, conteniendo veintiocho mil (28.555) SUDADERAS DE CABALLERO, referencia 0723361/402138, especificaciones según documentación aportada:	
Especificaciones de la mercancía a inspeccionar	<u>Peso bruto</u>	12.456,56 kg
	<u>Peso Neto</u>	12.000 kg
	<u>Valor factura</u>	192.640,- Euros

Facturas comerciales	Una (1) Factura Comercial de venta. como sigue:			
	Factura No.	Fecha	Importe [€]	Términos
	0323-121-G-677	05/04/18	192.640,00	---

Marcas	<p>No observada.</p> <p>La mercancía no fue inspeccionada, al haber sido alegadamente robada, por lo que no pudimos inspeccionar las marcas que ésta presentaba.</p> <p>No obstante, y por la documentación gráfica en nuestro poder, cada una de las cajas mostraban etiquetas identificativas de pedido.</p>
Embalajes	<p>No observado.</p> <p>Sin embargo, y conforme a la información que obra en nuestro poder, las prendas viajarían en número de treinta (30) en interior de caja de cartón corrugado, a excepción de tres (3) bultos, dos (2) de ellos transportando veinte (20) prendas y el restante únicamente diez (10), todas ellas cerradas por medio de precinto adhesivo.</p>
Estiba	<p>No observados.</p> <p>No obstante, y en base a la información aportada, mercancía dispuesta como carga completa, en el interior del semirremolque porteador matrícula 34-DN-5555.</p>
Trincaje	<p>No observados.</p> <p>No obstante, y en base a la información aportada, mercancía dispuesta como carga completa, en el interior del semirremolque porteador matrícula 34-DN-5555.</p>

Transportistas sucesivos	MARS LOJISTISIK ULUSLARAERWRASI TAŞIMACWILIK DEP. DAĞ. VE TISC. A.Ş Mahmutbey Mah. Taşocağı Yolu Cad.Balance Güneşli No:19/7 C Blok Kat: 6-7-8-8-9-8-7-2												
Medio de transporte	<p>Por carretera, en régimen de carga completa, desde las instalaciones de la firma Yesime Satis Magazaltrari Ve Tekstil Fab A.S.I., en Bursa (Turquía) hasta las instalaciones de la firma Galitrutens 446, S.L., en Ledoño- Culleredo (A Coruña), por cuenta de la firma Industrias De Diseño Textil E Hilo, S.A. en Arteixo (A Coruña), en el interior del semirremolque porteador matrícula 34-DN-5555.</p> <p>Transporte amparado bajo Carta de porte CMR No. 86288807, fechada el 23 de marzo de 2.018.</p>												
Documentación de transporte	<p>Una (1) Carta de porte CMR y un (1) Albarán de recepción, como sigue:</p> <table><tr><th>Documento No.:</th><th>Fecha</th><th>Instrucciones</th><th>Reservas</th></tr><tr><td>CMR No.: 862307222</td><td>23/03/18</td><td>---</td><td>---</td></tr><tr><td>Albarán de recepción No.: 222</td><td>02/04/18</td><td>---</td><td>(1)</td></tr></table> <p>(1) <u>En el albarán de recepción se insertaron las siguientes reservas, como sigue:</u></p> <p>“D-36799392 / 07641/4048 / CABALLERO / 2500 / AUDIFONET / 11”</p> <p>“D-36744492 / 07641/4048 / CABALLERO / 5050 / AUDIFONET / 30”</p> <p>“D-3679442 / 07461/4048 / CABALLERO / 1456 / AUDIFONET / 8”</p> <p>“146 DE UNA PARTIDA DE 23435 – FALTAN 89 CAJAS”</p>	Documento No.:	Fecha	Instrucciones	Reservas	CMR No.: 862307222	23/03/18	---	---	Albarán de recepción No.: 222	02/04/18	---	(1)
Documento No.:	Fecha	Instrucciones	Reservas										
CMR No.: 862307222	23/03/18	---	---										
Albarán de recepción No.: 222	02/04/18	---	(1)										

Fecha / Lugar de Inspección	El 20 de abril de 2.018, en el alegado lugar del robo: Área de servicio de Guissona – Autovía A-342, Punto Kilométrico 545,000, a la altura del término municipal de Jorba (Barcelona).
Quien requiere nuestra intervención y cuando	Sres. ZUARTE SERVICES AIE, Madrid, el 2 de abril de 2.018.
Asistentes en el lugar de inspección	MAPECH S.L.U, en representación de COPERATR INSURANCE COMPANY

	<p><u>Habiéndose mantenido diversas conversaciones telefónicas posteriores con:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Sr. Aldo Robles, de la firma asegurada
--	--

Descripción de la avería	En base a la información verbal y documental recopilada, se establece que parte de la mercancía transportada en el interior del semirremolque porteador matrícula 34-DN-5555, no fue entregada en destino final, al ser alegadamente sustraída mientras el vehículo porteador realizaba una pernocta.									
	Según esta información, se establecería lo siguiente:									
	<ul style="list-style-type: none">La firma Yesime Satis Magazaltrari Ve Tekstil Fab A.S.I., en Bursa (Turquía) envió a la firma Galitrutens 446, S.L., en Ledoño-Culleredo (A coruña), por cuenta Industrias De Diseño Textil E Hilo, S.A., en Arteixo (A Coruña), una (1) partida consistente cuarenta y nueve (49) pallets, con un total de novecientos treinta y cinco (935) bultos, conteniendo veintiocho mil (28.555) Sudaderas de Caballero, referencia 07641/4048.									
	<table><tr><th>Descripción</th><th>Referencia</th><th>Pallets</th><th>Bultos</th><th>Unidades</th></tr><tr><td>Sudadera de Caballero</td><td>07641/4048</td><td>79</td><td>935</td><td>28.555</td></tr></table>	Descripción	Referencia	Pallets	Bultos	Unidades	Sudadera de Caballero	07641/4048	79	935
Descripción	Referencia	Pallets	Bultos	Unidades						
Sudadera de Caballero	07641/4048	79	935	28.555						

Descripción de la avería	<ul style="list-style-type: none">Para el transporte de dicha partida se contrataron los servicios de la firma Mars Lojistik Uluslaraerwrasi Tasimacwilik Dep. Dağ. Ve Tisc. A.Ş, siendo ésta cargada en las instalaciones de la firma Yesime Satis Magazaltrari Ve Tekstil Fab A.S.I., en Bursa (Turquía), en el interior del semirremolque porteador 34-DN-5555, en fecha 23 de marzo de 2.018.
	<ul style="list-style-type: none">Sin embargo, durante una pernocta realizada por el mencionado vehículo porteador en el Área de servicio de Guissona, a la altura de la localidad de Jorba (Barcelona), entre las 02:15 horas y 02:45 horas de la madrugada del día 20 de marzo de 2.018, el conductor del vehículo porteador, el Sr. Husdeyin Kaptain, mientras estaba durmiendo, se despertó al escuchar unos golpes, siendo posteriormente cuando observó salir de detrás del semirremolque un total de cinco (5) personas huyendo con una furgoneta negra.

- A tenor de lo anterior, el Sr. Husdeyin Kaptain, se dirigió a las 08:00 horas del mismo día al cuartel de los Mossos d'Escuadra de Igualada, al objeto de cursar la correspondiente Diligencia de exposición de hechos, con Número de Atestado 271636333/184.
- Efectuada la diligencia, el conductor prosiguió con su viaje, llegando finalmente a las instalaciones de la firma Galitrutens 446, S.L., a las 14:30 horas del día 2 de abril de 2.018, siendo a posterior cuando los operarios de dicha firma realizaron las operaciones de descarga de la mercancía objeto de nuestro interés, cuando pudieron verificar la falta de ochenta y nueve (89) cajas, por lo que insertaron las pertinentes reservas en el albarán de recepción emitido por ellos mismos.

Por todo ello, en fecha 12 de abril de 2.018, fuimos requeridos al objeto de determinar la extensión y la causa de las faltas sufridas.

Personados en el lugar y fecha anteriormente indicados, señalaríamos lo siguiente:

- El lugar escogido para la pernocta se trata de una Área de servicio, denominada "Área de Guissona", situada en el punto Kilométrico 5435,000 de la autovía A-22, a la altura del término municipal de Jorba (Barcelona).
- La misma consta de un supermercado-Buffer, restaurante y una gasolinera de la marca "Bon Área", la cual está abierta las 24 horas.
- Dicha área de servicio se compone principalmente de tres grandes (3) grandes explanadas, una primera que rodea al supermercado-Buffer del Bon Área, para el estacionamiento de vehículo particulares, automóviles, una segunda con forma de semicírculo destinada al estacionamiento de vehículo pesados y una tercera, la cual se trata de una explanada sin asfaltar, situada en el costado izquierdo del supermercado-Buffer, no observándose en ningún momento que alguna de las tres (3) explanas estuviera delimitada por ningún vallado perimetral, no obstante, cabe indicar que la zona de estacionamiento destinada a vehículos pesados se encontraba delimitada por un gran precipicio bastante pronunciado.



- Destacamos que, el único lugar que disponía de cámaras de seguridad era la gasolinera, las cuales se encontraban orientadas hacia la misma, por lo que entendemos que éstas en ningún momento pueden grabar lo que sucede en ninguna de las tres (3) zonas asfaltadas, en especial la destinada al estacionamiento de vehículos pesados, a cuál es de nuestro interés.



(Fotografías realizadas en nuestra inspección)

- En cuanto, a la zona de estacionamiento destinada a vehículos pesados, observamos en torno a la semicircunferencia de los aparcamientos, un total de quince (15) farolas de alumbrado público, las cuales se encontraban al borde del precipicio, si bien, cabe recalcar que dicha semicircunferencia tienen una longitud total aproximada de 325 metros, por lo que cada farola estaría distanciada la una de la otra por más de 40 metros, por lo que entendemos que la iluminación por la noche será bastante escasa.



(Fotografías realizadas en nuestra inspección)

- Como comentado anteriormente, dicha zona de servicio no presentaba ningún vallado perimetral, encontrándose dos (2) vías de acceso libre situadas una a la entrada de da lugar al área de servicio y otra que ubicada en la parte trasero del Buffet Bon Área por su costado izquierdo, justo al lado de la explanada sin asfaltar, por lo que no observamos barrera de contención entendiendo que los ladrones pueden actuar e impunemente y de forma rápida y precisa, ocultos a cualquier sistema de seguridad y vigilancia.

	<p>Por todo ello, consideramos que el lugar escogido para realizar la pernocta no ofrecía unas garantías suficientes de seguridad para el estacionamiento seguro de un vehículo cargado con mercancía.</p> <p>Señalar que existirían otros lugares en la misma ruta seguida por el vehículo porteador existiría la posibilidad de realizar un estacionamiento y pernocta en una zona con mayores medidas de seguridad.</p> <div><div></div><div></div></div> <p>(Fotografías realizadas en nuestra inspección)</p>												
Extensión de la avería	<p>Conforme a lo anteriormente señalado y a la documentación recopilada, la extensión de las faltas se establecería en las siguientes cantidades:</p> <table><tr><th>Referencia</th><th>Uds.</th><th>Precio</th><th>Importe</th></tr><tr><td>Sudadera Ref. 0761/408</td><td>2.665</td><td>6,88</td><td>18.335,20</td></tr><tr><td colspan="3">Extensión de los daños</td><td>[Euros] 18.335,20</td></tr></table>	Referencia	Uds.	Precio	Importe	Sudadera Ref. 0761/408	2.665	6,88	18.335,20	Extensión de los daños			[Euros] 18.335,20
Referencia	Uds.	Precio	Importe										
Sudadera Ref. 0761/408	2.665	6,88	18.335,20										
Extensión de los daños			[Euros] 18.335,20										
Causas de la avería	<p>Conforme a todo lo anteriormente señalado y salvo prueba posterior en contrario, el origen de las faltas se situaría en el robo de parte de la mercancía contenida en el interior del semirremolque porteador matrícula 34-DN-5555, siendo el destino de ésta las instalaciones de la firma Industrias de Diseño Textil e Hilo, S.A., en Ledeño-Culleredo (A Coruña).</p> <p>Dicho robo aconteció durante la madrugada del 27 al 28 de marzo de 2.018, mientras el vehículo porteador se encontraba realizando una pernocta en el Área de servicio de Guissona, sita en el Punto Kilométrico 5435,000 de la Autovía A-22, a la altura del término municipal de Jorba (Barcelona)</p> <p>Realizada una inspección del lugar del robo, consideramos que el mismo no presentaba suficientes medidas de seguridad para el estacionamiento seguro de un vehículo cargado de mercancía.</p>												

Observaciones información adicional	e No procede.
Documentación adjunta	<ul style="list-style-type: none">- Copia Carta de porte CMR No. 862307222, fechada el 23 de marzo de 2.018.- Copia Factura comercial No. 0323-121-G-677, fechada el 5 de abril de 2.018.

El expediente con Número de Referencia: 20011996M, se emite bajo la mayor consideración de nuestros Principales, todo lo redactado durante éste, queda expuesto bajo la documentación e información aportada

durante el tiempo transcurrido durante nuestra intervención, no haciéndose responsables el presente firmante de las condiciones, términos y cantidades u otras variables que puedan encontrarse en la Póliza de seguros de la firma asegurada.

Inspección realizada mediante Agente Local en Jorba

Barcelona, 22 de Mayo de 2.018

Marc Pérez Checa

Comisario de averías

A large, stylized handwritten signature in blue ink, likely belonging to Marc Pérez Checa, is written over the text of the document.

Bibliografia

- [1] Matt Young. *The Technical Writer's Handbook*. University Science Books, Mill Valley, CA, 1989
- [2] J. Lubliner, J. Oliver, S. Oller and E. Oñate. *A plastic-damage model for concrete*. International Journal of Solids and Structures. 1989, 25(3): 299-326
- [3] ¿Cómo afectan los siniestros/bancarrotas de las empresas navieras a las compañías de seguros? Caso Hanjin.
https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/109842/129323_TFG%20HANJIN%20ENRIC%20%C3%81LVAREZ%20APARICIO.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- [4] El Comisario de averías como eslabón de la cadena de reclamaciones.
<https://fundacioninade.org/sites/inade.org/files/fi10-20121212-comismar.pdf>
- [5] Comisarios de averías – Escuela Marítima Española.
http://www.escuelamaritima.com/ver_noticia.php?iN=286&pag=172&keys=&id_tipo=
- [6] Manual de Siniestros de Seguro de Transporte de Mercancías.
http://www.llerandi.com/docs/siniestro/manual_de_siniestros_mercancias.pdf
- [7] Diferencias entre Perito de seguros, Comisario de averías y Liquidador de Averías.
<http://gtmotive.com/es/adictos/conecta/diferencias-perito-comisario-liquidador>
- [8] Definición de Compañías aseguradoras.
<http://www.siseguros.com.mx/WikiSeguros/Definicion-Companias-Aseguradoras.php>
- [9] ¿Que es un deducible en términos de seguros?
<http://www.siseguros.com.mx/WikiSeguros/Que-Es-Deducible.php>
- [10] Glosario asegurado definición
<https://segurosypensionesparatodos.fundacionmapfre.org/syp/es/glosario/asegurado.jsp>
- [11] Asegurado
<http://economipedia.com/definiciones/asegurado.html>
- [12] ¿Que es una póliza?
<https://www.consortio.cl/aprenda-de/educacion-en-seguros/poliza-de-seguros/condiciones-generales>
- [13] Definición de referencia
<https://definicion.de/referencia/>
- [14] Definición de remitente
<https://definicion.de/remitente/>
- [15] Que es receptor
<https://www.significados.com/receptor/>

- [16] Factura comercial
https://azure.afi.es/ContentWeb/EmpresasUnicaja/factura/comercial/contenido_sidN_1052259_sid2N_1052384_cidLL_954938_ctyLL_139_scidN_954938_utN_3.aspx?axisU=informe.pdf
- [17] Clàusula arbitral. Concepto.
<http://sif.scjn.gob.mx/SJFSist/Documentos/Tesis/162/162200.pdf>
- [18] ¿Qué es una factura proforma y para qué sirve?
<http://www.emprendedores.es/publireportajes/facturacion-contabilidad-empresa-debitoor/factura-proforma>
- [19] Modelo de factura comercial
<https://www.slideshare.net/DIARIODELEXPORTADOR/modelo-de-factura-comercial-commercial-invoice>
- [20] El Packing List: Definición, contenido y modelos
<https://www.diariodelexportador.com/2017/11/el-packing-list-definicion-contenido-y.html>
- [21] Packing List
<http://blogistica.es/glosario/p/packing-list/>
- [22] ¿Qué son los Incoterms?
<https://jvsantos.com/blog/incoterms/>
- [23] Dispositivos para la sujeción de la carga
<http://www.tenso.es/productos/trincaje/trincaje.asp>
- [24] La estiba y sujeción de la mercancía
<http://www.bemargroup.net/herramientas/estiba-y-trincaje/>
- [25] La Carta de porte CMR
<https://www.globalnegotiator.com/blog/que-es-la-carta-de-porte-cmr/>
- [26] ¿Qué es la carta de Porte CMR?
<https://www.bcn-euroexpress.com/2017/06/08/carta-de-porte-cmr/>
- [27] Definición de Albarán
<https://www.definicionabc.com/derecho/albaran.php>
- [28] Albarán
<https://www.modelofactura.net/albaran.html>
- [29] Conocimiento de embarque marítimo
https://azure.afi.es/ContentWeb/EmpresasUnicaja/conocimiento/embarque/maritimo/contenido_sidN_1052425_sid2N_1052384_cidLL_954961_ctyLL_139_scidN_954961_utN_3.aspx
- [30] Clases de Bill of Lading
<https://www.diariodelexportador.com/2017/06/clases-de-bill-of-lading.html>

Anexo 1. Documentación e información adicional

A1.1 Devenir histórico y aspectos legales recientes – Código de comercio.

Se transcriben los artículos de Código de Comercio antes citados:

Artículo 853

Nombrados los Peritos por los interesados o por el Juez o Tribunal, procederán, previa la aceptación, al reconocimiento del buque y de las reparaciones que necesite y a la tasación de su importe, distinguiendo estas pérdidas y daños de los que provengan de vicio propio de las cosas.

También declararán los Peritos si pueden ejecutarse las reparaciones desde luego, o si es necesario descargar el buque para reconocerlo y repararlo. Respecto a las mercaderías, si la avería fuere perceptible a la simple vista, deberá verificarse su reconocimiento antes de entregarlas. No apareciendo a la vista al tiempo de la descarga, podrá hacerse después de su entrega, siempre que se verifique dentro de las cuarenta y ocho horas de la descarga, y sin perjuicio de las demás pruebas que estimen convenientes los Peritos.

Artículo 854

La evaluación de los objetos que hayan de contribuir a la avería gruesa, y la de los que constituyen la avería, se sujetará a las reglas siguientes:

Las mercaderías salvadas que hayan de contribuir al pago de la avería gruesa, se valuarán al precio corriente en el puerto de descarga, deducidos fletes, derechos de Aduanas, y gastos de desembarque, según lo que aparezca de la inspección material de las mismas, prescindiendo de lo que resulte de los conocimientos, salvo pacto en contrario. Si hubiere de hacerse la liquidación en el puerto de salida, el valor de las mercaderías cargadas se fijará por el precio de compra con los gastos hasta ponerlas a bordo, excluido el premio del seguro. Si las mercaderías estuvieren averiadas, se apreciarán por su valor real. Si el viaje se hubiere interrumpido, las mercaderías se hubieren vendido en el extranjero y la avería no pudiere regularse, se tomará por capital contribuyente el valor de las mercaderías en el puerto de arribada, o el producto líquido obtenido en su venta. Las mercaderías perdidas que constituyeren la avería gruesa se apreciarán por el valor que tengan en los conocimientos sus especies y calidades, y no constando, se estará a lo que resulte de las facturas de compra expedidas en el puerto de embarque, aumentando a su importe los gastos y fletes causados posteriormente.

Los palos cortados, las velas, cables y demás aparejos del buque inutilizados con el objeto de salvarlo, se apreciarán según el valor corriente, descontando una tercera parte por diferencia de nuevo a viejo. Esta rebaja no se hará en las anclas y cadenas. El buque se tasaré por su valor real en el estado en que se encuentre. Los fletes representarán el 50 % como capital contribuyente.

Artículo 869

Los Peritos que el Juez o Tribunal o los interesados nombren, según los casos, procederán al reconocimiento y valuación de las averías en la forma prevenida en el artículo 853 y en el 854, reglas 2 a la 7, en cuanto les sean aplicables.

A1.2 Conocimiento de embarque o Bill of Lading (B/L) – Reglas y Usos Uniformes para créditos documentarios.

- El Conocimiento de Embarque, cualquiera que sea su denominación, debe:
 - Indicar el nombre del transportista y estar firmado por el transportista o un agente designado por cuenta o en nombre del transportista, o bien por el capitán o un agente designado por cuenta o en nombre del capitán. El agente designado en cualquier caso deberá indicar si firma por cuenta o en nombre del transportista o del capitán.
 - Indicar que las mercancías han sido embarcadas en un buque designado en el puerto de carga establecido en el crédito mediante un texto preimpreso, o una anotación de a bordo que indique la fecha en que la mercancía ha sido embarcada a bordo. La fecha de emisión del Conocimiento de Embarque será considerada como la fecha de embarque, a menos que el B/L contenga una anotación de a bordo que indique la fecha de embarque, en cuyo caso la fecha indicada en la anotación de a bordo será considerada como la fecha de embarque. Si el Conocimiento de Embarque contiene la indicación "buque previsto" o una calificación similar en relación con el nombre del buque, se requerirá una anotación de a bordo que indique la fecha de embarque y el nombre del buque concreto.
 - Indicar el embarque desde el puerto de carga hasta el puerto de descarga estipulados en el crédito. Si el Conocimiento de Embarque no indica como puerto de carga estipulado en el crédito, o si contiene la indicación "previsto" o una calificación similar en relación con el puerto de carga, se requerirá una anotación de a bordo que indique el puerto de carga estipulado en el crédito, la fecha de embarque y el nombre del buque. Esta disposición será también de aplicación cuando la carga a bordo o el embarque en un buque designado aparezca indicado en texto preimpreso en el Conocimiento de Embarque.
 - Ser el único original del Conocimiento de Embarque o, si ha sido emitido en más de un original, el juego completo indicado en el Conocimiento de Embarque.
 - Contener los términos y condiciones de transporte o hacer referencia a una fuente distinta que contenga los términos y condiciones de transporte (Conocimiento de Embarque abreviado o con reverso en blanco). El contenido de dichos términos y condiciones de transporte no será examinado.
 - Carecer de cualquier indicación de que está sujeto a un contrato de fletamento.
- A los efectos de este artículo, se entenderá por transbordo, la descarga de un buque y carga en otro buque durante el transporte desde el puerto de carga hasta el de descarga estipulados en el crédito.

- El Conocimiento de Embarque puede indicar que las mercancías serán o podrán ser transbordadas siempre que la totalidad del transporte esté cubierto por un único Conocimiento de Embarque.
- El Conocimiento de Embarque que indique que el transbordo se llevará o podrá llevarse a cabo es aceptable, aun cuando el crédito prohíba el transbordo, siempre que las mercancías hayan sido embarcadas en un contenedor, remolque o barcaza LASH según se evidencie en el Conocimiento de Embarque.
- No se tendrán en cuenta en el Conocimiento de Embarque las cláusulas que establezcan que el transportista se reserva el derecho a transbordar.

A1.3 Copia Carta de Porte CMR - Informe 00001

do transportador
carrier

953

1272

1 Expedidor (nome, morada, país)
Sender (name, address, country)

2 Destinário (nome, morada, país)
Consignee (name, address, country)

3 Lugar de entrega da mercadoria (lugar, país)
Place of delivery of the goods (place, country)

4 Lugar e data do carregamento da mercadoria (lugar, país, data)
Place and date of loading of the goods (place, country, date)

5 Documentos anexos
Documents attached

DECLARAÇÃO DE EXPEDIÇÃO INTERNACIONAL
INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

Este transporte fica sujeito, não obstante de qualquer cláusula em contrário, à Convenção relativa ao Contrato de Transporte Internacional de Mercadorias por estrada (CMR)

CMR

This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the Convention on the Contract for the International Carriage of goods by road (CMR)

16 Transportador (nome, morada, país)
Carrier (name, address, country)

17 Transportadores sucessivos (nome, morada, país)
Successive carrier's (name, address, country)

18 Reservas e observações do transportador
Carrier's reservations and observations

6 Mercês e números
Marks and nos.

7 Número do volume
No. of packages

8 Modo de embalagem
Method of packing

9 Natureza da mercadoria
Nature of the goods

10 N.º Estatístico
Statistical No

11 Peso Bruto Kg
Gross Weight Kg

12 Volume m³
Volume m³

13 Instruções do expedidor
Sender's instructions

14 Forma de pagamento
Instructions as to payment for carriage
Porte pago / Carriage paid
Porte a pagar / Carriage forward

15 Reembolso / Cash on delivery

19 Especificações parciais
Special agreements

20 A pagar por:
Pay by:

Expedidor
Sender

Moeda / Currency

Destinatário
Consignee

21 Porto em
Established in

22

23

24 Recibo da mercadoria
Goods received

19 DEC 2017

Nom du signataire:

Signature

Em caso de mercadoria perigosa, infeliz, ativa ou contendo organismos, ou de risco de contaminação, ou de risco de danos, o transportador deve, antes de entregar a mercadoria, avisar o destinatário e o remetente, e preencher o formulário de declaração de mercadoria perigosa, infeliz, ativa ou contendo organismos, ou de risco de contaminação, ou de risco de danos, e anexá-lo ao presente documento.

In case of dangerous goods, infectious, active or containing organisms, or of risk of contamination, or of risk of damage, the carrier must, before handing over the goods, inform the consignee and the sender, and fill in the dangerous goods declaration form, and attach it to this document.

Os espaços limitados por linhas grossas devem ser preenchidos pelo transportador.
The spaces limited with heavy lines must be filled in by the carrier.

Inclusão e
1 - 15 including 19 + 21 + 22

A transportador só é responsável do expedidor se for consignatário do remetente.
The carrier is only responsible for the sender if he is the consignee of the sender.

A1.4 Copia Albarán de entrega - Informe 00001

Página: 1
Page: 1
Sever Do Vouga, 2017-11-24

3740-295 SEVER DO VOUGA - PORTUGAL

SCAPARTOIS LECLERC GT4

SCAPARTOIS - RUE DE NIEPCE

Vossa encomenda ref.:
Votre commande réf.:

Vosso tel.:
Votre tél.:

Vosso fax:
Votre fax:

V/Nº Contrib.:
Nº intracomunitaire:

Vossa código cliente:
Votre code client:

FR37 315 281 113

Semana (data) entrega: 07/12/2017
Semaine (date) livraison:

05:00

Impératif

Ref.	Designação Désignation	Quant. art. entregues Quant.	Gencod EAN	Receita entregue Receite à livrer	Nº Emb. Nbre	Peso líq. Kg	Peso bruto Kilos	Volume m3
0424	<p>BF 2017/Nº2309 de 11/10/2017</p> <p>OPERA BLANC CODE SI</p> <p>CANAPÉ D'ANGLE CV ET MERIDIENNE RV A/ COFFRE GENCOD: 3459223504241</p> <p>REFUSE 18 LOUS CAR ABIMÉS ET AMALHÉS</p>	67	3459223504241		134	5.695,00	5.695,00	90,45
<p>Control / Reception SCAPARTOIS Date 19 DEC. 2017</p> <p>Nom du signataire: Signature: [Signature]</p>		Total Totaux		67	134	5.695,00 Kg	5.695,00 Kg	90,45 m3

Quant. emb.
entregues 134

Origem mercadorias
Origine marchandises PORTUGAL CEE

Ap. 37 315 281 113

FABRICA

94859 IVRY SUR SEINE CEDEX

SOCIÉTÉ IMPORTATION EDOUARD LECLERC
26 QUAI MARCEL BOYER - CS 10020

Nos enviar 1 exemplar da guia de remessa assinada
a confirmar a mercadoria rececionada
Nous transmettre 1 exemplaire signé du bon livraison confirmant
la marchandise réceptionnée


Carimbo da sociedade com assinatura
do rececionista:
Tampon de la société avec signature
du réceptionnaire:

A1.5 Copia Factura - Informe 00001

TM

CONFORTEAM - FABRICA E COMERCIO DE MOBILIÁRIO, LDA

3140-295 SEVER DO VOUGA - PORTUGAL



ZONE
EURO

Página : 1
Página : 1
Sever Do Vouga, 2018-01-11

Fatura
Facture

Nº FA [REDACTED]

Original

ZI DA PEDRULHA - LOT 22

Vosso código Cliente : PT [REDACTED]
Votre code Client : [REDACTED]

Vossa encomenda ref.: LIT/E [REDACTED]
Votre commande réf.: [REDACTED]

Bon de Livraison Nº: [REDACTED]
Guia de Remessa Nº: [REDACTED]

V/Nº Contr [REDACTED]
Nº Intracomunitaire : [REDACTED]

Moeda / Devise: EUR

Nossa entrega
Notre livraison le

Moeda / Devise: EUR

Referência Référence	Designação Désignation	Quant. Qté	Preço unit. Prix unitaire	Preço Liq. Prix net	IVA TVA	Nº Emb. Nbre colis	BASE DO IVA Montant HT						
0424	LITIGIO/ENTR [REDACTED] BL 3578 - CMR [REDACTED] CANAPE D'ANGLE CV ET MERIDIENNE RV A/ COFFRE code douane:94014000	9	212,00	1.908,00	23,00	18	1.908,00						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Intraset</th> <th>Poids Brut</th> <th>Montant</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>94014000</td> <td>765,00</td> <td>1.908,00</td> </tr> </tbody> </table>		Intraset	Poids Brut	Montant	94014000	765,00	1.908,00						
Intraset	Poids Brut	Montant											
94014000	765,00	1.908,00											

Transporte : EXW
Transport : [REDACTED]

Nº Emb. Nbre colis: 18
TOTAL

Quadro Resumo de IVA / Tableau Résumé de la TVA

Taxa	Base IVA	Valor IVA	Motivo Isenção
23,00	1.908,00	438,84	

Peso liq. Poids net	765,00 Kg	Peso bruto Poids brut	765,00 Kg
TOTAL		TOTAL	

LIQUIDO A PAGAR
NET A PAYER

2.346,84

Condições de pagamento 2018-03-12
Conditions de règlement REGLEMENT PAR CHEQUE

Origem mercadoria : PORTUGAL
Origine marchandise : CEE

SCNH-Processado por Programa Certificado n.º 0030/AT / FA 2017/4569

Ap [REDACTED]
FABRICA [REDACTED]

A1.7 Copia Factura de venta - Informe 00002

04711 - ALMERIMAR - EL EJIDO
ALMERIA
CIF. B

FACTURA
FACTURE INVOICE

**** FACTURA DE VENTA ****

3053

ESPAÑA

CIF: CODI:

Factur: 13/03/2018

Referencia: 1/1

Descripción	CAT	CAL	Envase	Bultos	Bruto	Neto	Precio	TP	Importe
Albarán: 17 - 784	fecha:	28/02/18	ref: 3015						
TOMATE SEGUNDA	I	G	PETIT SUISE	144	977,00	977,00	0,150	K	146,55
TOMATE CHOC	I	G	PETIT SUISE	28	193,00	193,00	0,580	K	111,94
CALABACIN	II	SC	MAD. GRANDE PLASTICO	24	218,00	218,00	0,550	K	119,90
BERENJENA SEGUNDA	I	GG	CARTON	33	188,00	188,00	0,700	K	131,60
BERENJENA LARGA	I	GG	CARTON	119	643,00	643,00	1,000	K	643,00
PIMIENTO AVENADO	I	GG	CARTON	9	94,00	94,00	0,600	K	56,40
PIMIENTO ROJO SEGUNDA	I	GG	CARTON	19	190,00	190,00	0,650	K	123,50
PTO. CALIF. AMARILLO	II	SC	60*40*20 NEGRA	8	80,00	80,00	0,780	K	62,40
PTO. CALIF. VERDE	II	SC	60*40*20 NEGRA	11	110,00	110,00	0,650	K	71,50
PTO. CALIF. ROJO	II	SC	60*40*20 NEGRA	36	360,00	360,00	0,650	K	234,00
Sumas:				431	3.053,00	3.053,00			1.700,79

TRAZABILIDAD LOTES

033.01796.01	033.01802.01
033.01796.02	033.01802.02
033.01798.01	033.01802.03
033.01798.02	033.01802.04
033.01799.01	033.01802.05
033.01799.02	
033.01799.03	

FACTURA
FACTURE INVOICE

DATOS BANCARIOS:

Base Imp.	%Iva	Imp. Iva	Bruto	12,0% Dto	Base Imponible
1.496,70	4,00	59,87	1.700,79	204,09	1.496,70
			%I.R.P.F.	I.R.P.F.	Iva
			0,00	0,00	59,87

Total Factura (EUR) 1.556,57

A1.8 Copia Factura de reclamación - Informe 00002

FACTURA


FECHA: 28-feb-18
FACTU: [REDACTED]
POR: [REDACTED]

CLIENTE: [REDACTED] E SL
[REDACTED] 19

DESCRIPCIÓN	KILOS	PRECIO	CANTIDAD
RECLAMACION PERDIDAS VENTA TOMATE POR ROTRA PALETS EN DESCARGA	977,00	0,250	€ 244,25
SUBTOTAL			€ 244,25
TIPO IMPOSITIVO			4%
IMPUESTO SOBRE VENTAS			9,77
TOTAL			€ 254,02

GRACIAS POR SU CONFIANZA EN NOSOTROS

A1.9 Copia Factura de reclamación - Informe 00002



1/1

Dirección Fiscal

GRANADA

CODI: 10

ANDRES ALEJANDRO, S.L.

GRANADA

ESPAÑA

Puede verificar nuestro estado con la agencia tributaria
a través de nuestro portal: [E-1030](#) - 08/10/18

Factura: V18 - 18

Fecha: 14/03/2018

IS2DR9

Viaje	Fecha	Matrícula/Origen-Destino	Referencia	Cantidad	Precio	Importe
V18 - 17	01/03/18	MERCANCÍA SINIESTRADA - TOMATES	ALMERIA - BARCELONA	1,000	244,25	244,25

F. Pago: PAGARE 60 DIAS


13/05/18

Base Imponible: 244,25

Iva: 0,00 0,00

TOTAL FACTURA: 244,25 EUR

A1.10 Copia Carta de Porte CMR - Informe 00003

Sender (Name, address, country) YB81 TEKS KAR CAD BURSA \ TURKEY		INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE ULUSLA 	
Consignee (Name, address, country) 1TX RUE 1700 SWITZERLAND LA CORUNA - SPAIN		Carrier (Name, address, country) 16 PRIGO NEVNAK ULUSLA	
Place and date of taking over the goods (place, country, date) 4 ISTANBUL - TURKIYE 23/03/2018		Successive Carrier (Name, address, country) 17 PRIGO NEVNAK ULUSLA	
Date when the goods were taken over 5 ISTANBUL - TURKIYE 23/03/2018		Carrier's reservations and observations 18 Y. ROMORK : /34 DN 3716	
Goods and No. 900189	Number of packages 7 935	Method of packing 8 CARTONS	Nature of the goods 9 SW SHIRT
Gross weight in kg 11 13,498.00 KG		Volume in m³ 12 0.00	
Class 13 NOTI LA C DELI ARTE		Special agreements 19 SABON PARCELA 79-B 15143 ARTEIXO PARCELA 79-B 15143 ARTEIXO	
Instructions as to payment for carriage 14 FREE CARRIER ALONGSIDE		To be paid by 20 Sender	
Excluded in 21 ISTANBUL - TURKIYE 23/03/2018		Reimbursement of cost of delivery 15 20	
Signature and stamp of the carrier 22 BURSA \ TURKEY		Signature and stamp of the consignee 24 20	

A1.11 Copia Factura Comercial- Informe 00003

Commercial Invoice / Fatura

☐ Commercial Invoice
 ☐ Amendment
 ☐ Duplicate

N° OF INVOICE / FATURA N°: 305180

DATE OF INVOICE / FATURA TARİHİ: [Redacted]

SEASON / SEASON: [Redacted]

INVOICE ID / FATURA ID: [Redacted]

BRAND / MARKA: [Redacted]

SUPPLIER / DÜZENLEYEN :

[Redacted] KSTIL

CLIENT / MÜSTERİ :

[Redacted] SWITZERLAND

Order / sipariş	Description / açıklama	Units /	Unit price / birim fiyat	Net amount / net tutar	%	Total tax / toplam	Total / toplam
PL-e: 1519829	[Redacted]	1.560	6,25 EUR	9.750,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	9.750,00 EUR
3	[Redacted]	2.040	6,25 EUR	12.750,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	12.750,00 EUR
3	[Redacted]	1.560	6,25 EUR	9.750,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	9.750,00 EUR
3	[Redacted]	940	6,25 EUR	5.250,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	5.250,00 EUR
3	[Redacted]	780	6,25 EUR	4.875,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	4.875,00 EUR
3	[Redacted]	1.020	6,25 EUR	6.375,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	6.375,00 EUR
3	[Redacted]	780	6,25 EUR	4.875,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	4.875,00 EUR
3	[Redacted]	420	6,25 EUR	2.625,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	2.625,00 EUR
3	[Redacted]	1.560	6,25 EUR	9.750,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	9.750,00 EUR
3	[Redacted]	2.040	6,25 EUR	12.750,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	12.750,00 EUR
3	[Redacted]	1.560	6,25 EUR	9.750,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	9.750,00 EUR
3	[Redacted]	940	6,25 EUR	5.250,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	5.250,00 EUR
3	[Redacted]	1.560	6,25 EUR	9.750,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	9.750,00 EUR
3	[Redacted]	2.040	6,25 EUR	12.750,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	12.750,00 EUR
3	[Redacted]	1.560	6,25 EUR	9.750,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	9.750,00 EUR
3	[Redacted]	940	6,25 EUR	5.250,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	5.250,00 EUR
3	[Redacted]	1.820	6,25 EUR	11.375,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	11.375,00 EUR
3	[Redacted]	2.380	6,25 EUR	14.875,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	14.875,00 EUR
3	[Redacted]	1.820	6,25 EUR	11.375,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	11.375,00 EUR
3	[Redacted]	980	6,25 EUR	6.125,00 EUR	0,00 %	0,00 EUR	6.125,00 EUR
		28.000					175.000,00 EUR
TOTAL INVOICE / TOPLAM FATURA		28.000		175.000,00 EUR		0,00 EUR	175.000,00 EUR

Payment to / Ödemenin yapılacağı

Bank / Bankası: [Redacted] IBAN: [Redacted] SWIFT Code: [Redacted]

Customs and logistics information / gümrük ve lojistik bilgi

Incoterms	Origin / Menşei	Final destination / Nihai varış yeri	collected processing arrangements / toplama işlemi düzenlemeleri
FCA	TRIST		
Gross value at origin / Menşei değeri	International freight value / Uluslararası nakliye	National freight value / Ulusal nakliye	Estimated shipment date / Tahmini gönderim tarihi
Number of packages / Paket sayısı	Total gross weight / Toplam brüt ağırlık	Total net weight / Toplam net ağırlık	Estimated DIM weight / Tahmini DIM ağırlığı
Transport code / Taahhüt kodu	Freight type / Navlun Türü	Number of packaging units / Paket sayısı	Total volume / toplam hacim
Outer packing method / Dış ambalaj	Labour cost at origin / Orjinde işçi maliyeti		82,43 m3

Additional information / ek bilgiler

Shipper / Nakliyecisi: [Redacted] Consignee / Teslim Alacak Kişi: [Redacted]

